

P. b. b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1030 Wien

Stenographisches Protokoll

126. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XI. Gesetzgebungsperiode Dienstag, 17. und Mittwoch, 18. Dezember 1968

Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1969

Spezialdebatte

Beratungsgruppe XIII: Bauten und Technik

Inhalt

Personalien

Krankmeldung (S. 10678)

Geschäftsbehandlung

Unterbrechung der Sitzung (S. 10748)

Bundesregierung

Schriftliche Anfragebeantwortungen (S. 10678)

Ausschüsse

Zuweisung der Regierungsvorlage 1070 (S. 10678)

Dringliche Anfrage

der Abgeordneten Weikhart, Moser und Genossen betreffend gerichtliche Vorerhebungen gegen den Herrn Bundesminister Dr. Kurt Waldheim wegen des Verdachtes strafbarer Handlungen (1058/J) (S. 10711)

Begründung: Weikhart (S. 10712)

Mündliche Beantwortung durch Bundesminister Dr. Klecatsky (S. 10713) und Bundeskanzler Dr. Klaus (S. 10713)

Debatte: Moser (S. 10714), Robert Graf (S. 10714), Gratz (S. 10716) und Dr. Withalm (S. 10717)

Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (990 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1969 (1040 d. B.)

Spezialdebatte:

Beratungsgruppe XIII: Kapitel 64: Bauten und Technik

Spezialberichterstatter: Steiner (S. 10678)

Redner: Dr. van Tongel (S. 10679), Ing. Helbich (S. 10683), Horr (S. 10687), Bundesminister Dr. Kotzina (S. 10694 und S. 10788), Dr. Gruber (S. 10695), Peter (S. 10702), Deutschmann (S. 10705), Weikhart (S. 10707 und S. 10718), Machunze (S. 10720), Wielandner (S. 10721), Regensburger (S. 10727), Fröhnbauer (S. 10728), Dipl.-Ing. Hammerle (S. 10731), Haberl (S. 10734), Schrotter (S. 10739), Josef Schlager (S. 10741), Stohs (S. 10751), Babanitz (S. 10753), Dr. Bassetti (S. 10757), Pay

(S. 10761), Frodl (S. 10764), Melter (S. 10766), Ing. Scheibengraf (S. 10771), Skritek (S. 10776), Dipl.-Ing. Wiesinger (S. 10779), Dr. Scrinzi (S. 10782) und Robak (S. 10785)

Ausschußentschließung betreffend Finanzierung der Tauernautobahn (S. 10679)

Entschließungsanträge Wielandner betreffend Hochkönigstraße (S. 10726), Josef Schlager betreffend Bundesrealgymnasium Judenburg (S. 10751) und Ing. Scheibengraf betreffend Straßenbaulos Bruck/Mur (S. 10775)

Annahme der Beratungsgruppe XIII (S. 10792)

Eingebracht wurden

Anfragen der Abgeordneten

Weikhart, Moser und Genossen an den Bundesminister für Justiz und an den Bundeskanzler, betreffend gerichtliche Vorerhebungen gegen den Herrn Bundesminister Dr. Kurt Waldheim wegen des Verdachtes strafbarer Handlungen (1058/J)

Dr. van Tongel und Genossen an den Bundesminister für Inneres, betreffend beabsichtigte Abhaltung einer Konferenz des kommunistischen „Weltfriedensrates“ im Jahre 1969 in Wien (1059/J)

Dr. Scrinzi und Genossen an den Bundesminister für Justiz, betreffend Einleitung eines Strafverfahrens gegen die Attentäter von Ebensee (1060/J)

Dr. Scrinzi, Dr. van Tongel und Genossen an den Bundesminister für Inneres, betreffend Bewachung des Ehrengrabes des Weltkrieg II-Jagdflegers Walter Nowotny durch Staatspolizisten (1061/J)

Peter und Genossen an den Bundesminister für Finanzen, betreffend Verlagerung der öffentlichen Einnahmen zuungunsten der Länder und Gemeinden (1062/J)

Wielandner, Adam Pichler und Genossen an den Bundesminister für Bauten und Technik, betreffend Ausbau der Salzachtal-Bundesstraße im Bereiche Schwarzach—Taxenbach (1063/J)

Anfragebeantwortungen

Eingelangt sind die Antworten

des Bundesministers für Bauten und Technik auf die Anfrage der Abgeordneten Pölz und Genossen (921/A. B. zu 910/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Regensburger und Genossen (922/A. B. zu 1041/J)

10678

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Beginn der Sitzung: 13 Uhr 10 Minuten

Vorsitzende: Präsident Dr. Maleta, Zweiter Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner, Dritter Präsident Wallner.

Präsident Wallner: Die Sitzung ist eröffnet.

Krank gemeldet ist der Abgeordnete Doktor Broda.

Entschuldigt hat sich niemand.

Die in der letzten Sitzung als eingebracht bekanntgegebene Regierungsvorlage 1070 der Beilagen: Vertrag zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Ergänzung des Haager Übereinkommens vom 1. März 1954 betreffend das Verfahren in bürgerlichen Rechtssachen (betreffend Zivilprozeßrecht), weise ich dem Justizausschuß zu.

Es sind zwei Anfragebeantwortungen eingelangt, die den Antragstellern übermittelt wurden. Diese Anfragebeantwortungen wurden auch vervielfältigt und an alle Abgeordneten verteilt.

Bevor wir in die Tagesordnung eingehen, gebe ich bekannt, daß mir der Vorschlag zugekommen ist, gemäß § 73 Geschäftsordnungsgesetz über die in der heutigen Sitzung eingebrachte Anfrage der Abgeordneten Weikhart, Moser und Genossen an den Herrn Bundesminister für Justiz und den Herrn Bundeskanzler, betreffend gerichtliche Vorhebungen gegen den Herrn Bundesminister Dr. Kurt Waldheim wegen Verdacht strafbarer Handlungen, eine Debatte abzuführen. Das bedeutet, diese Anfrage als dringlich zu behandeln. Da dieser Dringlichkeitsantrag von 20 Abgeordneten unterstützt ist, ist ihm ohne weiteres stattzugeben. Ich werde die Behandlung dieser dringlichen Anfrage an den Schluß der Sitzung, jedoch nicht über die fünfte Nachmittagsstunde hinaus verlegen.

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (990 und Zu 990 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1969 (1040 der Beilagen)

Spezialdebatte

Beratungsgruppe XIII

Kapitel 64: Bauten und Technik

Präsident Wallner: Wir gehen in die Tagesordnung ein. Gegenstand ist die Spezialdebatte über die Beratungsgruppe XIII. Diese umfaßt Kapitel 64: Bauten und Technik.

Spezialberichterstatte ist Herr Abgeordneter Steiner. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Spezialberichterstatte Steiner: Herr Präsident! Hohes Haus! Der Finanz- und Budgetausschuß hat das in der Beratungsgruppe XIII enthaltene Kapitel 64, Bauten und Technik, des Bundesvoranschlags für das Jahr 1969 in seiner Sitzung am 19. November 1968 der Vorberatung unterzogen.

Die bei Kapitel 64 im Bundesvoranschlag 1969 veranschlagten Ausgaben betragen insgesamt 7.071,485.000 S, davon entfallen auf die ordentliche Gebarung 6.068,582.000 S und auf die außerordentliche Gebarung 1.002,903.000 S.

Der Personalaufwand ist mit 540,432.000 S und der Sachaufwand mit 6.531,053.000 S veranschlagt.

Gegenüber 1968 bedeutet dies ein Mehrerfordernis von 394,987.000 S, woran der Personalaufwand mit 57,312.000 S und der Sachaufwand mit 337,675.000 S beteiligt ist.

Die Einnahmen sind mit 477,447.000 S veranschlagt, was gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung um 119,554.000 S bedeutet.

Die Tatsache, daß für 1969 höhere Einnahmen erwartet werden können als im Vorjahr, beruht im wesentlichen auf der Übernahme der Mautgebühren der Brenner-Autobahn-AG. (120 Millionen Schilling) in den Bundesvoranschlag als zweckgebundene Einnahme gemäß BGBl. Nr. 135/1964. Die übrigen Einnahmen halten sich im Durchschnitt im Rahmen der Veranschlagung des Vorjahres.

Die Grundlage für die Errechnung des Personalaufwandes bildete ein veranschlagter Stand von 6771 Dienstposten, wovon 2816 auf Beamte der allgemeinen Verwaltung und 3955 auf Vertragsbedienstete entfallen. Dies ergibt gegenüber dem Vorjahr eine Senkung des Personalstandes um 132 Posten, das sind rund 2 Prozent. Die Steigerung des Personalaufwandes um 57,312.000 S, das sind 11,9 Prozent, ist ausschließlich auf die Gehaltsregulierung sowie auf die Kosten der alljährlichen Beförderungen und Vorrückungen zurückzuführen.

Von den sachlichen Ausgaben des Kapitels 64 ist der weitaus größte Teil, nämlich 72 Prozent, in die Gruppe der Anlagenkredite eingereicht.

Die absolute Erhöhung dieser Kredite gegenüber dem Vorjahr kommt vor allem dem Ausbau der Bundesstraßen und der Autobahnen zugute, weil das Aufkommen der Bundes-

Steiner

mineralölsteuer um rund 9 Prozent höher geschätzt wird. Die Kredite für den Neubau von Schulen und für Liegenschaftsankäufe für Schulen konnten auf Vorjahrshöhe gehalten beziehungsweise leicht erhöht werden, während die Anlagenkredite für andere Bauten sowie die Anlagen, die einzelnen Dienststellen für ihre Tätigkeit zur Verfügung stehen, aus Ersparungsgründen gekürzt werden mußten.

Die Aufwandskredite bleiben in ihrer Gesamtheit gegenüber 1968 fast unverändert, wobei zu bemerken wäre, daß in dieser Gruppe auch die Kosten der Erhaltung der Bundesstraßen, der Autobahnen und der Schulen enthalten sind.

Die Aufwandskredite, die auf gesetzlichen Verpflichtungen beruhen, sind um den Betrag erhöht, den die Übernahme der Mautgebühren der Brenner-Autobahn-AG. in das Bundesbudget bedingt. Es handelt sich dabei um eine reine Durchlauferpost.

Die Förderungskredite des Kapitels 64 wurden um rund 9 Prozent gesenkt. Dieser bedauerliche Umstand, der vor allem die Ausgaben für das Technische Versuchswesen und den Wasserwirtschaftsfonds betrifft, mußte im Zusammenhang mit den notwendigen Sparmaßnahmen in Kauf genommen werden.

Bemerkt sei noch, daß im Jahre 1969 keine Kredite aus einem Eventualbudget zur Verfügung stehen werden.

Wenn man zu dem gesamten Sachaufwand des Jahres 1968 — das waren 6.193.378.000 S — die freigegebene Hälfte des auf das Bundesministerium für Bauten und Technik entfallenden Teiles des Eventualbudgets (310.075.000 S) hinzuzählt und das Ergebnis mit dem für 1969 vorgesehenen Sachaufwand (6.531.053.000 S) vergleicht, ergibt sich für 1969 eine nahezu unverminderte Gesamtdotierung.

In der Debatte, die sich an die Ausführungen des Spezialberichterstatters anschloß, ergriffen 25 Abgeordnete das Wort. Bundesminister Dr. Kotzina beantwortete eingehend die in der Debatte an ihn gerichteten Fragen.

Bei der Abstimmung am 21. November 1968 wurden die finanzgesetzlichen Ansätze der gegenständlichen Beratungsgruppe in der Fassung der Regierungsvorlage vom Finanz- und Budgetausschuß mit Stimmenmehrheit angenommen.

Ferner wurde auf Grund eines Antrages der Abgeordneten Frühbauer, Steiner und Dr. van Tongel die dem Ausschußbericht beige druckte Entschliebung einstimmig angenommen.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen:

1. Dem Kapitel 64: Bauten und Technik, des Bundesvoranschlages für das Jahr 1969 (990 der Beilagen) wird die verfassungsgemäße Zustimmung erteilt.

2. Die Entschliebung wird angenommen.

Ich beantrage, in die Spezialdebatte einzugehen.

Die Entschliebung lautet:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, den in Aussicht gestellten Gesetzentwurf betreffend die Finanzierung der Tauernautobahn möglichst rasch zu erstellen und nach folgenden Gesichtspunkten zu gestalten:

1. Die Kapitalanteile zwischen dem Bund und den Ländern Salzburg und Kärnten sollen im Verhältnis 60 : 20 : 20 festgesetzt werden.

2. Bezüglich der Mitbeteiligung der Länder an der Bundeshaftung soll auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Bundesländer Salzburg und Kärnten Rücksicht genommen werden.

Präsident Wallner: Wir gehen nunmehr in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. van Tongel. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. van Tongel (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wenn im Jahre 1980 in Österreich 2 Millionen Personenautos auf unseren Straßen fahren werden, wird sich die ganze Unzulänglichkeit der Plan- und Konzeptlosigkeit unserer Regierung auf diesem wichtigen Sektor in ihrer ganzen Tragweite jedem einzelnen Straßenbenützer, gleichgültig ob Fußgänger oder Autofahrer, mit erschreckender Deutlichkeit offenbaren. Schon heute beträgt der Motorisierungsgrad in Österreich 132 Personenkraftwagen auf 1000 Einwohner. Er wird sich bis zum Jahre 1980 mehr als verdoppeln und auf 280 PKW je 1000 Einwohner steigern.

Was von unserem Bautenministerium unternommen wird, unsere Straßen dieser Verkehrsrevolution anzupassen, ist absolut unzulänglich und veranlaßt die freiheitlichen Abgeordneten, die Gruppe Bauten im Haushaltsvoranschlag für das Jahr 1969 abzulehnen. Statt einer Planung für den Autobahn- und Straßenbau wird eine großzügige Propaganda für das eigene Ministerium getrieben. Plakate, Inserate, Wohnbauaufheln mit nichtssagendem Inhalt werben für das Ressort, aber in der Sache selbst geschieht sehr wenig.

Noch immer ist die Frage der Trassenführung der Südautobahn nach Graz ungelöst. Es werden zwar immer weitere Gutachten erstellt und immer wieder neue Projekte

I0680

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Dr. van Tongel

erstellt, aber wohlgemerkt nur Projekte; gebaut wird sehr wenig.

Auch die Frage der Einführung einer Maut auf den Autobahnen beschäftigt die Öffentlichkeit. Überwiegend wird die Einhebung einer Autobahnmaut abgelehnt.

Ich darf mich daher jetzt mit dem Problem der Autobahnmaut beschäftigen. Durch eine Studie, die im Auftrag der Bundeswirtschaftskammer ausgearbeitet wurde, ist die Frage der Mautfinanzierung von Autobahnen wieder in den Mittelpunkt zahlreicher Diskussionen gerückt. Das Problem ist bekanntlich nicht neu. Alle nationalen Straßengesellschaften und die International Road Federation als Dachorganisation haben sich in den letzten Jahrzehnten immer wieder mit dem Für und Wider der Maut befaßt. Zahllose Studien liegen vor. Aus allen bisherigen Erfahrungen, finanztheoretischen, verkehrspolitischen und verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen haben sich auf internationaler Ebene im wesentlichen folgende Grundsätze herauskristallisiert. Vorauszuschicken wäre, daß Italien als einziges Land den Autobahnbau von Anfang an auf Mautbasis finanziert hat, daß aber auch diese Autobahnen so rasch wie möglich in mautfreie Benützung gegeben werden sollen.

Die generelle Einführung einer Maut für die Benützung von Autobahnen wäre grundsätzlich abzulehnen.

Eine Mauteinhebung wäre nur bei großen Kunstbauten vertretbar, die auf Grund der überdurchschnittlichen Baukosten die finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand als Baulastträger übersteigen.

Grundsätzlich sieht man die allgemeine, als Finanzierungsbasis des Straßenbaues angewandte Besteuerung des motorisierten Verkehrs als indirekte Maut an, mit der der Kraftfahrer zumeist über den Benzinpreis seinen Anteil an den Wegekosten und damit zumeist sogar mehr als den auf ihn fallenden Anteil bezahlt, womit er ein Benützungsrecht für alle Straßen erwirbt.

Das Straßennetz kann seine Funktion als Verkehrsträger nur in seiner Gesamtheit erfüllen. Daher ist es nicht vertretbar, einen Teil dieses Netzes zusätzlich steuerlich, nämlich mit einer Maut, zu belasten, wobei man sich darüber im klaren sein muß, daß die Autobahnen die den heutigen Verkehrserfordernissen gemäße Verkehrsfläche für den Fernverkehr darstellen.

Die Anwendung des Mautprinzips wurde und wird, soweit sie die zitierten Grundsätze durchbricht, überall nur als Übergangs- und Notlösung angesehen.

Ein bestehendes und noch dazu wie in Österreich bruchstückhaftes Autobahnssystem mit einer Maut zu belasten, ist mehr als problematisch. Der Ertrag steht in keinem Verhältnis zu den Aufwendungen, die Einhebung und Kontrolle erfordern. Eine lückenlose Kontrolle wäre nur durch ein Schalterssystem möglich, das bei der großen Anzahl von Auffahrten völlig unwirtschaftlich ist. Andere Methoden, wie etwa die Benützungskarte, entziehen sich einer lückenlosen Kontrolle. Die Kraftfahrer würden durch ein solches System nur mit einer zusätzlichen Abgabe belastet und zweifellos zumindest auf kurzen Strecken auf die Bundesstraßen ausweichen oder sogar schwarz fahren, auf jeden Fall aber den Ertrag weiter mindern.

Leitsatz für die Straßenbaupolitik hat jedoch in jedem Fall die volkswirtschaftlich erhärtete Tatsache zu sein, daß der Straßenbau eine Leistung der Gemeinschaft für die Gemeinschaft ist, und daraus ist zu folgern, daß die Straße ein öffentliches Gut zur freien Benützung für jedermann ist.

Sicher ist eines, meine Damen und Herren: Die Autobahnen sind verkehrssicher. Im Bereich der österreichischen Autobahnteilstrecken werden die Verkehrsunfälle von den jeweiligen Außenstellen registriert. Diese meldeten im Vorjahr, im Jahre 1967, insgesamt 1617 Verkehrsunfälle auf den rund 350 km der Autobahnen Wien—Salzburg, Wien—Wiener Neustadt und dem Teilstück am Brenner.

Gemessen an der Streckenlänge und den hohen Frequenzen, die auf allen im Verkehr stehenden Autobahnstrecken erreicht werden, ist die Zahl der Unfälle gering und bestätigt die durch den Ausbau vollwertiger Autobahnen erreichbare optimale Verkehrssicherheit. Ein Vergleich kann dies noch demonstrieren: Die Gendarmerieposten im Vorarlberger Rheintal zwischen Bregenz und Feldkirch mußten im Jahre 1967 bei 2215 Verkehrsunfällen intervenieren, also bei weit mehr auf dieser kleinen Strecke als auf allen österreichischen Autobahnen zusammen.

Die Schlußfolgerungen für den Straßenbau sollten daher eigentlich auf der Hand liegen. In den regionalen und lokalen Schwerpunkten des Unfallgeschehens müßten die Schwerpunkte der Bautätigkeit liegen. Das heißt im Falle Rheintal, Inntal und Salzachtal: forciertem Weiterbau der Autobahnen, und in allen anderen Bereichen mit extrem hohen Unfallquoten Feststellung der Ursachen und Bereinigung durch verkehrsgerechten Ausbau, insbesondere durch Umfahrungsstraßen oder durch Schnellstraßen. Die hohen volkswirtschaftlichen Verluste, die jeder einzelne Unfall nach sich zieht, rechtfertigen daher unserer

Dr. van Tongel

Ansicht nach auch anscheinend kostspielige Investitionen in Verkehrsbauten, deren Rentabilität zwar nicht direkt meßbar, deren Umwegsrentabilität aber bedeutend ist.

Ferner ist grundsätzlich festzustellen: Die Autobahnen sind ein integrierender Teil des Gesamtstraßennetzes, und sie entsprechen den Anforderungen, die bei einer Vollmotorisierung gestellt werden. Der moderne Verkehr ist heutzutage nur mehr mit Autobahnen zu bewältigen. Sie sind, wie eine Schweizer Studie festgestellt hat, „die höchste Ausbauf orm eines integralen Straßennetzes, die dieses vervollständigt“. Autobahnen werden mit dem Ziel gebaut, den Verkehr zu rationalisieren und die Unfallquoten zu senken, somit volkswirtschaftliche Verluste zu verhindern. Die Verluste durch Verkehrsballungen, erhöhten Treibstoffverbrauch, erhöhte Abnutzung, Zeitverluste, Unfalls- und Unfallsfolgekosten erreichen bekanntlich Milliarden-summen.

Die Autobahnen tragen in erster Linie den Wirtschaftsverkehr. Der Wochentagsverkehr ist unbestritten überwiegend Berufsverkehr, auch im Personenverkehr, wobei der Anteil der ausländischen Fahrzeuge dem Wirtschaftsbereich Fremdenverkehr zuzurechnen wäre, der für Österreich immerhin ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor ist. Der Anteil des rein privaten Ausflugs- und Urlaubsverkehrs ist, abgesehen von den hohen Wochenendfrequenzen, verhältnismäßig gering. Es ist daher ein grundlegender Irrtum, zu argumentieren, daß die Autobahn nur einem geringen Teil der Bevölkerung Vorteile bringen würde.

Nun, meine Damen und Herren, zu einigen allgemeinen Feststellungen über den Straßenbau: Was geschehen muß, sollte nach den Erfahrungen und Entwicklungen in anderen Ländern klar sein. Der Straßenbau wird auch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten eine Kardinalaufgabe der öffentlichen Hand sein. Das Kraftfahrzeug wird noch einschneidender als bisher — man vergleiche die Vereinigten Staaten als das höchstmotorisierte Land der Welt — das Wirtschafts- und Alltagsleben bestimmen. Daher werden vor allem in den Städten Lösungen gesucht und gefunden werden müssen, die nach unseren heutigen Begriffen revolutionär sind. Auf jeden Fall aber wird man den Mut zu wirklich neuen Wegen haben müssen.

Wiederholt wurde daher schon der Vorschlag gemacht, daß die mit dem Ausbau des Bundesstraßennetzes und seiner Verwaltung verbundenen Agenden durch einen Straßenbaufonds mit eigener Rechtspersönlichkeit geführt werden sollen. Es hat sich gezeigt, daß solche staatlichen Fonds weit mehr nach

wirtschaftlichen Gesichtspunkten und viel rationaler zu arbeiten in der Lage sind, als wenn die gleichen Aufgaben von Stellen, besorgt werden, die direkt mit Hoheitsaufgaben von Behörden betraut sind. Die Gründe, die für eine solche organisatorische Lösung sprechen, sind mannigfaltig und überzeugend. Eine solche Neuordnung sollte daher nach unserer Ansicht nicht an Kompetenzschwierigkeiten scheitern.

In finanzieller Hinsicht hätte ein solcher Straßenbaufonds die für den Straßenbau bestimmten Gelder, also die Bundesmineralölsteuereingänge, sonstige Budgetmittel, Strafgelder, Aktivzinsen und eventuelle Erlöse aus Anleihen, zu verwalten und dem zum Gesetz erhobenen Plan gemäß zu verwenden. Zur Überbrückung von Lücken, die sich aus dem unregelmäßigen Eingang der Steuermittel oder konjunkturbedingter Rückgänge der Steuern ergeben, müßte er auch zur Sicherung einer möglichst gleichmäßigen Beschäftigung und zur Erfüllung bereits übernommener Verpflichtungen das Recht zugestanden erhalten, kurz- und mittelfristige Kredite bis zu einer im Gesetz bestimmten Höhe aufzunehmen. Eine den Kapazitäten der Bauwirtschaft, den jahreszeitlich bedingten Witterungsverhältnissen und der Arbeitsmarktlage entsprechende Auftragserteilung könnte auf diese Weise ebenfalls sichergestellt werden.

Der festgelegte Ausbauplan und die gesicherte Finanzgebarung würden diesem Straßenbaufonds auch ein unbehindertes, vor allem ein rechtzeitiges Ausarbeiten der Projekte und der Ausschreibungsunterlagen ermöglichen, bekanntlich eine Forderung, die immer wieder erhoben wird und an der kritisiert wird, daß sie derzeit nicht angewendet wird.

So würde die von der Vergabenorm und auch immer wieder von der Fachwelt wie auch vom Rechnungshof geforderte genaue und erschöpfende Ausarbeitung der Leistungsbeschreibung der Pläne und der übrigen Ausschreibungsunterlagen gesichert sein, wenn der Straßenbaufonds Sachverständige aus der Praxis und dem Stande der Zivilingenieure zu diesen Arbeiten heranzieht.

Meine Damen und Herren! Genau zu diesen Konsequenzen ist auch der Untersuchungsausschuß über den Fall Strengberg gekommen. Ich darf darauf noch zurückkommen.

Die aus den eben erhobenen Forderungen erwachsenden Mehrkosten werden, wie die Erfahrung lehrt, in den Preisen der Bauwerke mehrfach hereingebracht.

Man sollte sich dies auf Regierungsebene in Erinnerung rufen, wenn zum Thema Straßenbau weitere Beschlüsse notwendig werden.

10682

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Dr. van Tongel

Der geplante Bundesstraßenfonds hätte bisher zweckgebundene Mittel zu verwalten, die sich nicht nur gesetzlich, sondern auch „moralisch“ schon deshalb einem möglichen Zugriff des Finanzministers entziehen, weil sie nur einen Teil der spezifischen Steuern des motorisierten Verkehrs darstellen und der Staat nicht nur 3 Milliarden zusätzlich kassiert, sondern auch dem Straßenbau einen Betrag in etwa gleicher Höhe, nämlich seinen Wegekostenanteil nach den international üblichen Anrechnungsquoten, das sind etwa 20 bis 30 Prozent bei den Bundesstraßen und 10 Prozent bei den Autobahnen, jetzt vorenthält. Der Straßenfonds würde des weiteren auch die Anpassung an den Bau-rhythmus ermöglichen und damit eine Rationalisierung und Kostensenkung gewährleisten, die doch im Sinne des Finanzministers und der Regierung sein sollte. Dem Mut zur Wahrheit sollte der Mut zu neuen Wegen und der entscheidende Schritt folgen, von erstarrten und unzumutbaren Systemen freizukommen.

Meine Damen und Herren! Es hat kürzlich — ich habe bereits im Finanz- und Budgetausschuß bei der Beratung der Gruppe Bauten darauf hinweisen können — die Sozialwissenschaftliche Arbeitsgemeinschaft in einer Untersuchung die Mißstände bei der Vergebung von Bauaufträgen untersucht. Sie kam zu dem Ergebnis, daß die Verantwortung für die als Bauskandal bekanntgewordenen Vorfälle auch bei den obersten Instanzen zu suchen wäre.

Die Sozialwissenschaftliche Arbeitsgemeinschaft hat in dieser Untersuchung einige Umstände angeführt, die ich hier zitieren darf:

„Die wesentlich größere Anzahl von Verstößen gegen die Bestimmungen der Önorm A 2050“ — das sind bekanntlich die Richtlinien der Bundesregierung für die Vergebung von öffentlichen Arbeiten — „geht zu Lasten der vergebenden Stellen.“

„So gibt es Bundesdienststellen, die Bauaufträge — auch solche über Großbauvorhaben — grundsätzlich nur beschränkt ausschreiben und bei denen Preisverhandlungen mit einzelnen Bestbieter nach Angebotsöffnung ganz offiziell vorgesehen sind.“

Daß unter solchen Umständen vom Sinn einer Ausschreibung nicht mehr gesprochen werden kann, weil das wichtigste Kriterium, nämlich der Wettbewerb unter den Bieter, völlig verlorengeht, liegt auf der Hand.

Bei den in der Untersuchung mit diesen Worten kritisierten Systemmängeln liegt die Erklärung für die vielen Mißstände, wie zum Beispiel,

daß die Bieter zu gewissen spekulativen Methoden greifen, weil sie von den vergebenden Stellen dazu geradezu herausgefordert werden;

daß die Bieter vielfach gar nicht in der Lage sind, die von den ausschreibenden Stellen von ihnen verlangten Vorerhebungen (wie zum Beispiel Bodenuntersuchungen) durchzuführen, weil die Frist für die Einreichung der Angebote zu kurz ist;

daß die Spielregeln des Vergabungsverfahrens den Bieter unzumutbare Risiken aufbürden, deren Abwendung ebenfalls zu Spekulationen bei der Erstellung der Angebote führen kann.“

Schließlich stellt diese Untersuchung fest, „daß zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer jenes gewisse Vertrauensverhältnis fehlt, ohne das sich die Abwicklung des Auftrages nicht in geordneten Bahnen bewegen kann.“

„Leider aber“, so schließt die Untersuchung, „müsse auch jetzt noch festgestellt werden, daß die Ansätze zur Herstellung normaler Verhältnisse bei der Vergebung von Bauaufträgen durch die öffentliche Hand sehr bescheiden sind.“

Die Empfehlungen, mit denen dieses Gutachten schließt, lauten: Die Regierung möge mehrjährige Bau- und Finanzierungsprogramme mit Dringlichkeitsreihenungen erstellen. Das Gutachten fordert uns Abgeordnete auf, die erforderlichen gesetzlichen Grundlagen für die privatwirtschaftliche Tätigkeit des Staates zu schaffen. Es fordert auch das Bautenministerium auf, sein Investitionsprogramm rechtzeitig auf der Grundlage des längerfristigen Gesamtinvestitionsprogramms zu erstellen und entsprechende Dringlichkeitsstufen vorzusehen.

Meine Damen und Herren! Dazu kommt, daß die sogenannte Önorm A 2050 keinerlei Sanktionen dafür vorsieht, wenn man sich an ihre Vorschriften nicht hält. Es ist eine papierene Vorschrift; hältst du sie ein, ist es gut, hältst du sie nicht ein, geschieht auch nichts.

Ich darf daher zum Schluß meiner Ausführungen an den Herrn Bundesminister für Bauten und Technik folgende Fragen richten:

Sind Sie, Herr Bundesminister, bereit, jene Empfehlungen und Erkenntnisse, die sich aus dem Gutachten der Sozialwissenschaftlichen Arbeitsgemeinschaft ergeben, in Ihre Überlegungen und Planungen einzubeziehen, insbesondere, sind Sie bereit, mitzuwirken, damit endlich ein Bundesvergabegesetz erstellt und vom Parlament beschlossen wird?

Zweite Frage: Sind Sie, Herr Bundesminister, bereit, die im Bericht des Strengbergunter-

Dr. van Tongel

suchungsausschusses gezogenen Folgerungen zu berücksichtigen und dem Nationalrat darüber zu berichten, sobald dieser Bericht behandelt werden wird?

Ein drittes und letztes Problem darf ich noch anschnitten. Es ist ein Wiener Problem, das mir als Wiener Abgeordneten besonders am Herzen liegt: Vor fünf Jahren hat die Gemeinde Wien erstmalig für die Bezirke östlich der Donau ein sogenanntes Bezirkszentrum Kagran geplant. Dort sollten das Magistratische Bezirksamt, das Polizeikommissariat, das Finanzamt, das Bezirksgericht, das Postamt, die Gebietskrankenkasse und so weiter untergebracht werden.

Nun ist das Finanzamt, das für die östlich der Donau gelegenen Gebiete zuständig ist, das Wiener Finanzamt für den 2., 20. und 21. Bezirk, in einer geradezu haarsträubenden Weise in einem Gebäude in der Aspernbrückengasse nahe dem Praterstern untergebracht. Ich würde Ihnen empfehlen, Herr Minister, dieses Gebäude einmal zu besuchen und die wirklich unzumutbaren Umstände, unter denen die Beamten dort arbeiten müssen, zu besichtigen.

Ich darf Sie daher abschließend fragen, Herr Minister, ob Sie bereit sind, hier mitzuwirken, und wann mit dem Bau dieses Gebäudes mit Bundesunterstützung östlich der Donau in Kagran gerechnet werden kann, damit den unzumutbaren Arbeitsbedingungen des Finanzamtes für den 2., 20. und 21. Bezirk ein Ende bereitet wird.

Ich darf wiederholen, daß die freiheitlichen Abgeordneten nicht in der Lage sind, der Gruppe Bauten des Budgets ihre Zustimmung zu erteilen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Ing. Helbich. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Ing. Helbich (ÖVP): Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wie könnte es anders sein: Der Herr Abgeordnete van Tongel hat wieder einmal erklärt, daß es im österreichischen Straßenbau kein Konzept gebe, daß eine Planlosigkeit herrsche und so weiter. Ich darf sehr höflich sagen, Herr Kollege, das ist unrichtig! Richtig ist vielmehr, daß es ein sehr gutes Konzept gibt, und zwar den Leitplan, der uns ja allen zugegangen ist. Als Mitglied des Bautenausschusses haben Sie ihn auch bekommen. Dieser Leitplan sieht also genau vor, was bis zum Jahre 2000 zu geschehen hat. *(Abg. Dr. van Tongel: Hätte!)* Ich glaube, das ist eine sehr, sehr große Zeitspanne, mit der wir uns hier zu beschäftigen haben. Ferner ist ja eine Neubewertung der Bundesstraßen B vorgesehen,

sodaß wir also genaue Richtlinien haben, wie in Zukunft im Straßenbau vorgegangen werden soll.

Was wir brauchen, meine sehr geehrten Damen und Herren, wissen wir alle — wir reden alle um den heißen Brei herum —, das sind mehr Mittel für den Straßenbau! Wenn wir mehr Mittel für den Straßenbau haben, werden wir auch all die Probleme, die wir hier alle Jahre wieder anschnitten, leichter lösen können.

Wie schaut es nun mit dem österreichischen Straßenbau aus? Wir haben also 9248 km Bundesstraßen, und wir haben 1780 km Autobahnen. Von den Autobahnen sind 361 km fix und fertig und 50 km befahrbar, das heißt, bereits dem Verkehr übergeben, sodaß wir 411 km befahrbare Autobahnen haben. 110 km sind im Bau, und 1259 km stehen also noch auf dem Papier. Das heißt also, in Prozenten ausgedrückt: 23 Prozent sind dem Verkehr übergeben, 6 Prozent sind im Bau und 71 Prozent oder zwei Drittel sind noch nicht begonnen.

Was für Mittel haben wir nun für das Jahr 1969? Wir haben 1696 Millionen Schilling für den Autobahnbau, davon werden 120 Millionen für die Brennerautobahn abgezweigt und 146 Millionen für die Erhaltung, Grundablösungen und so weiter, sodaß effektiv für den Neubau von Autobahnen im Jahre 1969 1430 Millionen zur Verfügung stehen.

Des weiteren sind in dem zu beschließenden Budget 2874 Millionen Schilling für die Bundesstraßen B vorgesehen. Davon sind 697 Millionen für die Erhaltung und Grundeinlösung, 13 Millionen für den Katastrophenfonds, sodaß wir also 2164 Millionen für den Ausbau der Bundesstraßen B haben. Zusammen also stehen für die Bundesstraßen A und B im Jahre 1969 3594 Millionen Schilling zur Verfügung.

Es ist für das Jahr 1969 weiters erfreulich, daß es dem Herrn Bautenminister Dr. Kotzina gelungen ist, zusätzliche Mittel für das Innatal zur Verfügung zu stellen. Wir werden noch über eine Novelle betreffend die Tauernautobahn zu beschließen haben, wo ebenfalls zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt werden. Wir werden also im Jahre 1969 mehr Mittel für den österreichischen Straßenbau haben.

Trotz dieser hohen Mittel wird es aber leider noch 20 Jahre dauern, bis die österreichischen Bundesstraßen A und B voll ausgebaut sind, so wie wir es haben wollen. Denn die Fertigstellung der Autobahnen wird noch zwischen 35 und 40 Milliarden kosten, die Bundesstraßen B zwischen 25 und 30 Milliarden; also zusammengenommen werden rund 70 Milliarden erforderlich sein, bis die öster-

10684

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Ing. Helbich

reichischen Straßen voll ausgebaut sind, was ungefähr einen Zeitraum von 20 Jahren beansprucht wird, wenn wir nicht mehr Mittel zur Verfügung haben.

Schauen wir uns einmal an: Ist es wirklich so, daß gut ausgebaute Straßen eine so hohe volkswirtschaftliche Bedeutung haben, wie wir das immer wieder sagen? Gut ausgebaute Straßen sind volkswirtschaftlich sehr, sehr wertvoll, sie ersparen der Volkswirtschaft Milliardenbeträge, wie ich anschließend beweisen werde. Sie bringen eine Verringerung der Betriebskosten, eine Zeitkostenverringerung, die Unfallhäufigkeit wird besonders gesenkt, die Fahrzeuginvestitionen werden bedeutend niedriger, und eine Erhöhung des Transportvolumens tritt ein sowie eine höhere Umschlaghäufigkeit. Struktur- und regionalpolitische Verbesserungen treten in den Gebieten ein.

Was sind also die PKW-Kosten? Für einen Personenkraftwagen erhält man amtlich bis zu 1000 ccm 1,30 S. Wenn man die effektiven Kosten rechnet: Bei 10.000 km Fahrleistung im Jahr kostet der Kilometer bei einem PKW bis zu 1000 ccm 1,86 S, bei 15.000 km 1,42 S, bei 25.000 km 1,10 S.

Bei Personenkraftwagen von 1000 bis 1500 ccm sind die amtlichen Kosten 1,50 S, die effektiven Kosten bei 10.000 km 2 S, bei 15.000 km 1,53 S und bei 25.000 km 1,20 S.

Bei PKW zwischen 1500 und 2000 ccm sind die amtlichen Kosten 1,85 S, die effektiven Kosten bei 10.000 km 2,59 S, bei 15.000 km 1,95 S und bei 25.000 km 1,51 S.

Bei einem PKW über 2000 ccm werden also die amtlichen Kosten mit 2,10 S berechnet, die effektiven Kosten sind bei 10.000 km 3,44 S, bei 15.000 km 2,62 S und bei 25.000 km 2,08 S.

Beim LKW kostet der Kilometer bis 3,5 t 5 S und über 3,5 t 6 S.

Sie werden nun fragen: Warum sagen Sie uns diese vielen Zahlen? Diese vielen Zahlen wurden deswegen angeführt, um dann Vergleiche anstellen zu können. Bei gut ausgebauten Straßen ist die Ersparnis sehr, sehr hoch. Warum?

Die Amortisation, die Kosten für Teilstoffe, Öl, Reifen und Wartung werden bei einem Personenkraftwagen bedeutend gesenkt, und zwar im Durchschnitt um 37 g pro Kilometer. Das heißt also, daß die Ersparnis bei Autos bis 1000 ccm 26 Prozent oder ein Viertel betragen wird, bei der Kategorie zwei, also von 1000 bis 1500 ccm, 24 Prozent, von 1500 bis 2000 ccm 19 Prozent, und bei Autos über 2000 ccm beträgt die Ersparnis 14 Prozent.

Wenn man nun schaut, wer eigentlich die PKW-Besitzer in Österreich sind, so können wir feststellen, daß 75 Prozent, also drei Viertel der PKW-Besitzer in Österreich, Wagen mit einem Hubraum bis 1500 ccm fahren, es sind überwiegend Leute in Einkommenssphären, in denen der Schilling eine besondere Rolle spielt. Es ist daher volkswirtschaftlich besonders wertvoll und sinnvoll, diese Gedanken weiter zu verfolgen.

Bei den LKW bedeutet die Ersparnis bis 3,5 t 13 Prozent, über 3,5 t 15 Prozent. Warum ist das so? Wir haben gehört, daß auch die Amortisation eine große Rolle spielt. Es ist fast nicht zu glauben, daß wir im Jahre 1967 aus dem Ausland um 3760 Millionen Schilling Personenkraftwagen und Kombiwagen importiert haben und daß wir im ersten Halbjahr 1968 bereits um 2280 Millionen Schilling Importe an PKW und Kombiwagen durchgeführt haben, sodaß wir im ganzen Jahr 1968 sicherlich über 4 Milliarden ausgeben werden.

Wenn sich nun die Lebensdauer eines solchen Personenkraftwagens bedeutend erhöht, so ist das ja eine große volkswirtschaftliche Ersparnis. Man sagt, daß sich auf gut ausgebauten Straßen die Lebensdauer bei schweren PKW, also bei PKW über 2000 ccm, von sieben auf zehn Jahre verlängert, bei mittleren von sechs auf zehn Jahre und bei leichten von fünf auf zehn Jahre, bei LKW bis 2,5 t von neun auf 15 Jahre und bei LKW über 2,5 t von elf auf 15 Jahre. Das heißt im Schnitt gesehen, daß bei besser ausgebauten Straßen die Autos, und zwar die Personautos, eine um 70 Prozent längere Lebensdauer haben und die LKW eine um 50 Prozent längere Lebensdauer. Bei gut ausgebauten Straßen könnte sich also die österreichische Volkswirtschaft Milliardenbeträge ersparen, weil ja die zu benützenden LKW und PKW einen bedeutend geringeren Umschlag haben und in geringerer Zahl importiert werden müßten.

Wie schaut es mit den Unfallkosten aus, die einen sehr, sehr großen Bestandteil bilden? 1967 hatten wir rund 100.000 Verkehrsunfälle mit 2108 Toten. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit bewertet die Kosten eines Verkehrstoten mit rund 500.000 S, eines Verletzten mit 100.000 S und den Sachschaden mit 10.000 S. Zählt man nun die Bewertung der Verletzten, der Toten und der Sachschäden mit den Unfallfolgekosten zusammen, das heißt, wenn einer in einem Arbeitsprozeß ist, einen Unfall hat, in den Krankenstand kommt und einen Produktionsausfall und so weiter hat, so erklärt das Kuratorium für Verkehrssicherheit: Wenn es keine Unfälle geben würde, was ja theoretisch ist, wovon man dann

Ing. Helbich

Prozentsätze abziehen kann, daß eine Ersparnis von 10 Milliarden Schilling eintreten würde.

Auf den Bundesstraßen B haben wir pro 1 Million Kraftfahrzeugkilometer 2,15 Unfälle, auf den Bundesstraßen A haben wir nur 0,42 Unfälle auf eine Million gefahrener Kraftfahrzeugkilometer. Das heißt also: Die Unfallhäufigkeit ist auf den Bundesstraßen B fünfmal so groß als auf den Autobahnen.

Das ist eine sehr, sehr entscheidende Feststellung. Die österreichische Volkswirtschaft könnte sich — wie ich sagte — wieder Milliardenbeträge ersparen, wenn es möglich wäre, den Verkehr von den unausgebauten Bundesstraßen B auf ausgebauten Autobahnen oder auf ausgebaute Bundesstraßen B zu bringen. Die Unfälle würden in einem sehr, sehr hohen Maße zurückgehen, und die Volkswirtschaft könnte sich Milliarden Schilling ersparen. Diese Milliarden haben leider nur den einen Fehler, daß sie nicht in der Kasse des Herrn Finanzministers klingeln und nicht in der Kasse des Herrn Bautenministers, sondern daß sie sich nur in der Volkswirtschaft leise einfinden und daher nicht deutlich sichtbar werden. Unsere Aufgabe als Parlamentarier muß aber sein, dies festzustellen und alles zu tun, daß diese volkswirtschaftlichen Ersparnisse in Zukunft tatsächlich eintreten.

Man wird vielleicht sagen: Die Motorisierung hat ja nun schon einen Sättigungsgrad erreicht, und die Welle der Motorisierung kann ja als beendet bezeichnet werden.

Das ist nicht der Fall. Die Zahl der PKW hat sich von 1957 auf 1967 in Österreich vervierfacht. Wenn wir eine internationale Statistik ansehen, so stellen wir fest, daß wir, international gesehen, an der untersten Grenze sind. Auf einen PKW kommen in Österreich acht Einwohner, in Holland sieben, in Belgien und Luxemburg sechs, in Frankreich, Deutschland und England fünf und in den USA zwei Einwohner. Das heißt also: Wenn wir eines Tages in 10, 15 oder 20 Jahren die Vollmotorisierung wie in den USA erreicht haben werden, so wird sich der jetzt bestehende PKW-Bestand noch vervierfachen.

Wir müssen daher rechtzeitig Maßnahmen setzen, wir müssen das sehen, wir müssen das erkennen, und wir müssen weitere wohlüberlegte Schritte tun. Hier spielt ja auch der Fremdenverkehr eine entscheidende Rolle, wenn wir auch glauben, daß es bei uns vielleicht langsamer gehen wird als in den Nachbarstaaten. Aber wir wissen doch, daß in Deutschland die Motorisierung weiter voranschreitet, und wir wissen doch, daß der überwiegende Verkehr, der bei uns eintritt, von Nachbarländern kommt. Es ist interessant zu hören,

daß im vergangenen Jahr 1967 65 Millionen Grenzübertritte von einreisenden Ausländern waren, davon waren 84 Prozent auf den Straßen. Also die kommen noch zusätzlich zu unseren Autos dazu. Nur 15 Prozent kamen mit Bahn oder Schiff, nur 1 Prozent mit dem Flugzeug.

Wir müssen ferner feststellen, daß der Berufsverkehr immer mehr durch die Flexibilität der Arbeitsplätze auf das Auto übergehen wird. Man wird den PKW in einem sehr hohen Maße in der Zukunft zur Fahrt zur Arbeitsstätte haben. Wir können feststellen, daß in den Vereinigten Staaten von Amerika 82 Prozent der Arbeitstätigen mit dem Auto, mit dem PKW zur Arbeit fahren und nur 14 Prozent die öffentlichen Verkehrsmittel nehmen. Will jemand in den Vereinigten Staaten eine Fabrik gründen, so ist das wichtigste der Parkplatz neben der Fabrik. Manchmal soll es ja auch bei uns erfreulicherweise schon so gewesen sein.

Darf ich mich nun kurz mit dem Wirtschaftsprogramm der Sozialistischen Partei beschäftigen, weil es mir notwendig erscheint, manche Richtigstellungen zu treffen.

Auf Seite 42, Abschnitt 21, schreibt man: „Der Gesamtbestand der Kraftfahrzeuge betrug Ende 1966 rund 1,4 Millionen Einheiten.“

Das Wirtschaftsprogramm ist 1968 herausgekommen, und nun sind ja nicht mehr 1,4 Millionen Einheiten, sondern bereits über 2 Millionen Kraftfahrzeuge in Österreich. Man sollte das auch hier feststellen.

Im Abschnitt 22 wird gesagt: „Der Bestand an PKW wird 1975 rund 1,560.000 Stück betragen ...“ Auch eine niedrigere Prognose, als sie tatsächlich sein wird. Die neueste Prognose aus dem Verkehrskonzept der Bundesregierung — dieses Verkehrskonzept ist vor dem Wirtschaftsprogramm der SPÖ herausgekommen — sagt, daß es 1,680.000 Kraftfahrzeuge sein werden, also um 120.000 mehr, als hier berücksichtigt wurden. Die Prognosen des Verkehrskonzepts der Bundesregierung sagen, daß wir bereits 1980 1,930.000 haben werden.

Ich glaube, auch beim Abschnitt 23 ist ein kleiner Irrtum passiert. Da heißt es, daß nach den Ergebnissen der Straßenstatistik 1964 die fertigen Autobahnen 363 km lang sein werden. Wir haben heute, wie ich schon gesagt habe, 361 km fix und fertig, und 50 km sind in Schwarz fertig, sodaß wir zusammen 411 km befahrbare Autobahnen haben.

Im Punkt 24 heißt es:

„Noch immer weisen rund 4 Prozent aller Bundesstraßen ungeschützte Schotterdecken

10686

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Ing. Helbich

auf ..., 21 Prozent ... sind nur mit leichten Belägen versehen, ... und nur rund 25 Prozent sind mit schweren Belägen voll ausgebaut.“

Das sind veraltete Zahlen, die neuesten Zahlen aus 1968 sagen also, daß nicht 4 Prozent, sondern nur 2 Prozent noch nicht staubfrei sind. Das heißt, hier hat man sich gleich um 50 Prozent geirrt. Die leichten Beläge machen nicht 21, sondern 17 Prozent aus, und die schweren Beläge nicht 25, sondern 31 Prozent. (*Abg. Dr. Staribacher: Das ist alles, was Sie kritisieren?*) Nein, nein, ich komme noch dazu. Sie werden gleich sehen, es ist doppelt soviel, passen Sie auf! Das ist eine Bombensache, die jetzt kommt.

Zu Autobahnen, Abschnitt 26, heißt es: „Um das derzeit gesetzlich festgelegte Autobahnnetz auszubauen, sind nach Ende 1968 noch etwa 690 km zu errichten.“

Das ist falsch! Es sind nicht noch 690 km zu errichten, sondern auf Grund der bestehenden gesetzlichen Lage noch 1259, also doppelt soviel! Irrtum um 100 Prozent! Ich möchte Ihnen das nur sehr freundschaftlich sagen, damit Sie das selber einmal ausbessern können.

Im Abschnitt 27 auf Seite 44 heißt es: „Bis 1977 ist folgende Ausbaustruktur der Bundesstraßen zu erreichen: 60 Prozent Schwerbeläge, 30 Prozent Mittelschwerbeläge, 10 Prozent Leichtbeläge.“

Sie wollen also 60 Prozent Schwerbeläge haben im Jahr 1977. Darf ich Ihnen sagen, daß der Zuwachs an Schwerbelägen im Jahr rund 4 Prozent beträgt. Zurzeit haben wir 31 Prozent Schwerbeläge. Wir haben bis dahin noch zehn Jahre Zeit, da werden es also 40 Prozent sein. 40 und 31 ist 71, wir werden Ihre Prognose von 60 Prozent mit 71 bei weitem überholt haben.

Sie haben hier einen „Österreich-Spiegel“, SPÖ-Programm, ganz modern, gutes Papier, sehr teuer. Es steht auch manches über den Straßenbau drinnen, in einer sehr modernen Art, sehr geschickt, gut verpackt. Links ein feschtes Mädchen, rechts ein eleganter Bursche, die neigen sich zueinander, und dazwischen steht: „Wir leben in einer schnellen Welt.“ Bestens in Ordnung. „In neun Stunden fliegt eine Düsenmaschine von Wien nach New York.“ Bestens. „Aber fünf Stunden oder mehr braucht man, um mit dem Auto von Klagenfurt nach Wien zu fahren.“ Das muß einer sein, der auf der Bremse steht. Es gibt hier Leute, die nach den Sitzungen in dreieinhalb Stunden hinunterfahren (*Abg. Dr. Staribacher: Die verstoßen aber gegen die Verkehrsvorschriften!*), aber bitte sehr, nehmen wir die fünf Stunden zur Kenntnis.

Ferner heißt es in dieser Broschüre: „In Österreich herrscht noch das Schneckentempo.“ Also bitte schön, gar so schneckenhaft sind wir ja nicht! Jedenfalls können wir schon, wenn wir wollen, von Salzburg nach Wien herunterplatteln, mehr, als oft für die weißen Mäuse gut ist. Also nicht ganz Schnecke, ein bißchen schneller sind wir schon.

Man sagt hier ferner: „Junge Menschen, die Sehnsucht nach dem anderen verspüren, haben es schwer“ in Österreich. (*Heiterkeit.*) Ich glaube, wenn diese jungen Menschen wollen, werden sie ganz sicher zusammenfinden, und die schlecht ausgebauten Straßen, wie Sie das hier betiteln, werden sie sicher nicht daran hindern zueinanderzukommen. (*Abg. Peter: Die sind noch nicht aufgeklärt von Ihnen! — Abg. Dr. Staribacher: Das steht aber nicht im Wirtschaftsprogramm!*) Nein, aber in Ihrer Broschüre! Sie verkaufen ja Ihr Wirtschaftsprogramm mit einem sehr guten Papier, sehr teuer, sehr elegant. Man kennt sich lange nicht aus, was das ist, und erst am Schluß kommt man drauf, daß es um den Straßenbau geht: „Sie können zueinander nicht kommen“. Unten ist natürlich eine Straße mit Frostaufbrüchen, ein Steyr-Diesel, der die Räder hinten auseinander hat — bitte um Entschuldigung. (*Heiterkeit.*) Diese schlechten ÖVP-Straßen! Gräßlich! (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Selbstverständlich, „Sie können zueinander nicht kommen“, meine sehr geehrten Herren, steht hier.

Die Autobahn von Wien bis Salzburg ist noch immer nicht befahrbar, steht hier. Das stimmt nicht, man kann sie bereits befahren.

Weiters stellt man hier fest: Die Fertigstellung der bereits vorgesehenen 700 km Autobahnen müßte bis 1977 erreicht werden. Man will also bis 1977 700 km Autobahnen bauen. Wenn man, wie es hier steht, den Kilometer mit 30 Millionen Schilling rechnet, sind also rund 21 Milliarden Schilling erforderlich.

Wie schaut es nun aus? Diese 21 Milliarden Schilling müssen in acht Jahren aufgebracht werden. Wir würden also zusätzlich noch 2,6 Milliarden brauchen. 1,4 Milliarden haben wir, fehlen also 1,2 Milliarden.

Bei den Bundesstraßen B ist man auch der Meinung, daß mehr geschehen soll, und zwar sollen jährlich 300 km erneuert werden, und 4700 km müßten eine Frostsanierung bekommen. Es steht hier, daß das alles zusammen 5,6 Milliarden kostet. Wir haben aber leider nur 2,2 Milliarden, es gehen uns also 3,4 Milliarden ab.

3,4 plus 1,2 sind 4,6. Es ist also die Frage, woher wir die Mittel nehmen. Ich würde höflichst um Vorschläge bitten. (*Abg. Ing. Scheibengraf: Sie ersparen sich*

Ing. Helbich

doch eh so viel!) Bevor wir unsere Ersparnisse haben, sehr geehrter Herr Kollege, müssen wir ja die Straßen bauen! Wir müssen den Verkehr von der Bundesstraße B auf die Bundesstraße A bringen, dann werden weniger Verkehrsunfälle sein, dann werden weniger Investitionen ... (*Abg. Ing. Scheibengraf: Lauter Wenn und Aber!*) „Wenn und Aber“, ist ja klar! Ohne Geld keine Musik! Zuerst das Geld, dann werden wir die Autobahnklarinette spielen, und es wird möglich sein, die Autobahn zu bekommen. (*Abg. Jungwirth: Kollege Helbich! Wieviel haben Sie sich erspart mit dem Transport Ihrer Steine von Mauthausen bis zur Brennerautobahn?*) Wieso? Aber gehen Sie, sagen Sie nicht diese Sachen, die waren öffentlich ausgeschrieben, und alles ist bestens in Ordnung. Wenn Sie wollen, stelle ich Ihnen gerne alle Unterlagen zur Verfügung.

Darf ich mich nun mit dem Rhein-Main-Donau-Kanal beschäftigen, den ich mit der zweiten Europastraße vergleichen möchte.

Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Österreich wird es sich auf die Dauer nicht leisten können, daß das Wasser der Donau einfach vorbeifließt! Warum? Im Jahre 2000 werden wir den vierfachen Energieverbrauch in Österreich haben, als wir ihn heute haben. Selbst wenn man sämtliche Wasserkrafts in Österreich, die noch als ausbauwürdig bezeichnet werden, heranziehen würde, können wir nur ein Drittel in eigener Erzeugung aufbringen, zwei Drittel müssen mit Atomstrom oder aus anderen Kraftquellen hergestellt werden. Das heißt also: Ab dem Jahre 2000 werden wir in sehr, sehr hohem Maße vom Ausland energieabhängig sein.

Daher ist es notwendig, daß die Donau als Mehrzweckanlage ausgebaut wird, weil es ein dringendes Erfordernis ist, diese Kraft zu nutzen. Mit Kraftnutzung kostet der Donauausbau 31 Milliarden Schilling, ohne Kraftausnutzung 18 Milliarden Schilling, wenn man die Donau für Europakähne mit 1350 t schiffbar machen will, die ab 1980 von der Nordsee über den Rhein-Main-Kanal bis zur Donau kommen werden. Es wird also nur mit einer Summe von 13 Milliarden Schilling möglich sein, 10 Milliarden Kilowattstunden an Donaustrom auszubauen. Es wäre daher sinnvoll, die Donau als Mehrzweckanlage auszubauen. Und warum?

Der Wasserweg ist besonders billig. Um den gleichen Preis kann man 64 t Kohle mit dem LKW befördern, 170 t Kohle mit der Eisenbahn und 470 t Kohle auf dem Schiffsweg, alles um den gleichen Preis. Man kann also das Siebenfache mit dem Schiff gegenüber dem

LKW transportieren, und man kann das Dreifache auf dem Wasserweg mit dem Schiff gegenüber der Bahn transportieren.

Die VÖEST könnte sich zum Beispiel durch den Rhein-Main-Donau-Kanal — wenn es möglich ist, auf dem Wasserweg zu transportieren — 30 Prozent der Transportkosten ersparen. 42 Prozent unseres Exportes geht nach EWG-Ländern. Davon geht nur ein geringer Prozentsatz, und zwar 12 Prozent, auf dem Wasserweg. Nach dem Osten hingegen, wo wir bessere Wasserverbindungen haben, gehen 50 Prozent auf dem Wasserweg. Man sagt daher, wenn die Schiffbarkeit der Donau gegeben ist, dann könnte sich die österreichische Volkswirtschaft rund 1 Milliarde Schilling pro Jahr ersparen. Das würde fast die Diskriminierung, die jetzt rund 1,5 Milliarden Schilling beträgt, wettmachen.

Welche Bedeutung hat eine Wasserstraße noch? Sie übt einen sehr, sehr großen Sog auf sich aus. In Deutschland ist die Industriebeschäftigtenanzahl pro Quadratkilometer bei Wasserstraßen dreimal so hoch, und die Umsätze sind viermal so hoch. Alle Gebiete, die an einer Wasserstraße liegen, saugen die Wirtschaft und die Industrien an, sodaß man gegenüber den anderen Gebieten dreimal soviel Beschäftigte pro Quadratkilometer hat und die Umsätze viermal so hoch sind. Warum? Weil einfach der billige Transport auf dem Wasser, in unserem Falle der Donau, zur Verfügung stehen würde. Das Verkehrsaufkommen des Rhein-Main-Donau-Kanals würde dann rund 16 Millionen Tonnen pro Jahr betragen, wovon allein auf Österreich 4 Millionen Tonnen entfallen würden.

Der Rhein-Main-Donau-Kanal ist damit für Österreich zu einer Europastraße ersten Ranges geworden. Tun wir daher alles, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß Österreich 1980 — wenn dieser Kanal fertig ist und wenn die deutschen Teilstücke fertig sind — eine voll ausgebaute Autobahn und eine voll ausgebaute Donau hat. Mit der Donau haben wir eine zweite Europastraße, die einen gewaltigen Beitrag zur Sicherung unseres Wohlstandes leisten könnte. Meine sehr geehrten Damen und Herren! In den siebziger Jahren müssen daher Autobahn und Donau Vorrang haben. Danke sehr! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Horr. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Horr (SPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wenn der Herr Ing. Helbich am Wirtschaftsprogramm der Sozialisten Kritik geübt hat, so ist das seine Sache. Ich möchte ihm nur sagen: Es ist nur

10688

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Horr

merkwürdig, daß unser Wirtschaftsprogramm, das immerhin ein bißchen umfangreicher ist als das anderer Parteien, immerhin früher fertig war als das Verkehrsprogramm oder ein entsprechender Plan im Zusammenhang mit dem Verkehr.

Wenn er sagt: Man hat sich geirrt, es stehen nur 690 km drinnen, es gibt aber auf Grund des Gesetzes 1259 km!, so möchte ich ihm sagen: Wir wären schon sehr froh, wenn wir diese 690 km fertig hätten. Daß hier die Ziffern nicht genau stimmen, ist kein so großes Malheur.

Er hat auch angeführt, daß für die Strecke Klagenfurt—Wien dreieinhalb Stunden benötigt werden. Dazu muß ich sagen: Wenn er die Slalomfahrten, die es auf den Autobahnen gibt und die man fahren muß, mit einrechnet, wird er in drei Stunden wahrscheinlich nicht zurechtkommen — das möchte ich ihm sagen; da müßte er mindestens schon ein kleiner Rennfahrer sein.

Zur Strecke Wien—Salzburg kann man sagen: Einmal möchte man es erleben, daß man 20 km fahren kann, ohne daß mehrere Baustellen vorhanden sind. (*Widerspruch bei der ÖVP. — Abg. Dr. Withalm: Das ist übertrieben!*) Das ist ein Beweis der Sachlichkeit. Aber regen Sie sich nicht auf! In diesem Sommer hat man es erlebt. Fahren Sie einmal aus Wien heraus, schauen Sie sich das an, wenn Sie wollen! Das geht so von Jahr zu Jahr. Das ist ein Beweis dafür, wie schlecht und wie stümperhaft die Vorbereitung besonders auf der Westautobahn durchgeführt wurde.

Meine Damen und Herren! Das habe ich nur zu dem gesagt, was der Herr Ing. Helbich erklärte.

Als wir Sozialisten und Gewerkschafter der Bau- und Holzarbeiter vor zwölf Jahren verlangten, daß ein Bautenministerium in Österreich geschaffen wird, und als es vor zirka zwei Jahren zustandegekommen ist, haben wir uns nicht gedacht, daß man nach zwei Jahren noch immer nicht in der Lage sein wird, dieses Ministerium einigermaßen ordnungsgemäß zu führen. Ich kann nur sagen: Es klappt in diesem Ministerium überhaupt nicht.

Wenn Sie sich das Budget 1969 ansehen und das, was sich in diesen zwei Jahren verändert hat, dann können Sie feststellen, daß es in den kommenden Monaten eher viel weniger Arbeit geben wird und nicht mehr, wie es zum Teil von seiten des Ministeriums, zum Teil aber auch von den Vertretern der Österreichischen Volkspartei angeführt wird. Ich erinnere an die schlechte Koordination, die es in diesem Ministerium gibt.

Ich möchte dazu sagen, daß das Wohnbauförderungsgesetz 1968 diesem Ministerium den Rest gegeben hat. Die Landesgesetze sind zum Teil erst im Zeitraum Jänner bis März beschlossen worden. Die Vergaben sind bis in den Juni, Juli hinein liegengeblieben. Die Bauarbeiter und die gesamte österreichische Bauwirtschaft konnten erst viel zu spät mit der Arbeit beginnen. Die Gelder, die hier wirklich vorhanden sind, sind auch nicht immer für den Wohnungsbau ausgegeben worden, zumindest nicht für den Wohnbau, für den sie im Jahre 1968 vorgesehen waren. Es hat hier Zahlungen gegeben, die weit zurückgelegen sind, Zahlungen zu einer Zeit, in der die einzelnen Wohnungswerber bereits ein bis zwei Jahre in der Wohnung gewohnt haben. Man muß sich nur fragen: Wo bleibt hier die Kontrolle des Ministeriums, wenn Gelder gegeben werden, wenn aber diese Gelder nicht für den Neubau von Wohnungen zur Verfügung gestellt werden?

Wie man auch mit den Zahlen jonglieren kann — und ich sage noch einmal: jonglieren kann —, will ich Ihnen an Hand eines einzigen Beispiels aufzeigen. Sie können sich die Rede des Herrn Landeshauptmannes von Niederösterreich Maurer, die er vor ungefähr vier, fünf Wochen gehalten hat, also seine damalige Sonntagsrede, geben lassen. Er erklärte, Niederösterreich hätte bei der Förderung des Wohnungsbaues einen großen Sprung nach vorwärts gemacht. Von zirka 6500 Wohnungen sind sie auf 9357 Wohnungen gekommen. Es wurden etwas mehr als 500 Millionen Schilling verbraucht. Wir haben uns das durchgerechnet. Sie werden genauso wie wir wissen, daß eine Wohnungseinheit kaum unter 200.000 S zu erstellen ist, es sei denn, daß es eine Garçonniere ist oder daß nur mehr die Fertigungsarbeiten zu machen sind.

Der Herr Landeshauptmann hat also von etwas mehr als 500 Millionen gesprochen. Wir haben es auf 510 Millionen aufgerundet. Es stellt sich heraus, daß etwas mehr als 54.500 S pro Wohnungseinheit gegeben werden. Ich frage jeden der hier Anwesenden, ob er uns erklären kann, wie man mit 54.500 S eine Wohnung bauen kann. Er soll uns erklären, wie man damit pro Wohnungseinheit zurechtkommt — ob das jetzt Gemeinden sind, ob das Genossenschaften sind, oder ob es Privatpersonen sind. Ich frage das ganz offen.

Ich habe hier einen Zettel. Ich habe mir diese Angaben heute morgen ausheben lassen. Wir haben auch bei uns eine Wohnbauförderung in der niederösterreichischen Arbeiterkammer. Von 1200 Darlehenswerbern haben 953 ein Landeswohnbaudarlehen und noch weitere zwei, drei Darlehen. Was das bedeutet, brauche ich Ihnen hier nicht zu sagen. Das bedeutet

Horr

eine Verschuldung des kleinen Mannes. Das bedeutet, daß dieser Mann auf einmal an verschiedene Seiten, an verschiedene Stellen monatlich Gelder zurückzahlen muß. Es ist also nur mehr eine Frage der Zeit, bis sich der kleine Mann überhaupt keine Wohnung wird leisten können, weil die Verschuldung und die Ausfinanzierung für die Minderbemittelten verdammt hoch ist.

Ich erinnere auch an die Worte des Herrn Bundeskanzlers Dr. Klaus, welcher in der Regierungserklärung am 20. April 1966 zu diesem Kapitel folgendes gesagt hat: Das wichtigste familienpolitische Ziel ist, die Wohnungswirtschaft einer Bereinigung zuzuführen. Wie sieht das aus? Wenn Sie sich ein bisserl umsehen, stellen Sie fest: Es gibt in Österreich nicht etwa 9 Bauordnungen, sondern es gibt 13 Bauordnungen. Einige Länder haben zwei verschiedene, eine für die Städte und eine für das Land. 13 Bauordnungen! Jetzt frage ich Sie, wie da eine Koordinierung überhaupt möglich ist.

Wir haben neun verschiedene Durchführungsgesetze der Länder; auch sie werden unterschiedlich gehandhabt. Aber das ist das Ergebnis dessen, daß man diese Angelegenheit nicht zentral regeln wollte, daß man keinen einheitlichen Fonds geschaffen hat, obwohl man davon gesprochen hat, diese drei Fonds müßten zusammengeführt werden, und daß man die Gelder doch vom Bund her landesmäßig vergibt.

Der Bundeskanzler hat damals gesagt: Wir streben eine ausreichende Zahl familiengerechter Wohnungen an. Dazu wird noch Kollege Weikhart sprechen. Ich kann sagen, daß die Mieten, die heute für solche Wohnungen bezahlt werden müssen, kaum noch erschwinglich sind. Denken Sie daran, daß — wie gesagt — die Wohnungseinheit immerhin an die 200.000 S kostet. Wenn man sich eine Eigentumswohnung nimmt oder gar ein Einfamilienhaus baut, dann kommt man finanziell überhaupt nicht mehr zurecht.

Weiters hat er gemeint, daß die für die Schaffung neuen Wohnraumes verfügbaren Mittel vermehrt werden sollen. Ich fasse das fast als Hohn, als Spaß auf! Was ist denn vermehrt worden? Das muß man sich fragen. Oder kennt man den Wohnbaukostenindex nicht? Er ist von 1966 auf 1967 immerhin an die 10 Prozent gestiegen, ab Juli 1968 aber nur 6,2 Prozent. Das müssen Sie doch in Rechnung stellen, das müssen Sie mitkalkulieren. Denken Sie daran, daß durch die neue Wohnbauförderung die große Gruppe — ich bitte, das nicht falsch zu verstehen — der Landwirtschaft mit hineingekommen ist. Früher hat sie ihre eigenen Mittel verteilt, jetzt ist sie mit dabei.

Es ist immerhin eine Gruppe von 17 bis 18 Prozent der Bevölkerung, die mit hineingekommen ist.

Denken Sie daran, daß die Zahl der Geschäftslokale nur um 10 Prozent verkleinert wurde. Es gibt jetzt auf Grund dieser Wohnbauförderung, das muß sehr deutlich ausgesprochen werden, weniger Wohnraum als je zuvor. Wenn die Länder nicht separat eigene Aktionen durchführen würden, wie sie derzeit Wien durchführt, dann wäre das einfach nicht möglich.

Wir haben auch eine Wohnbauforschung. Siehe da: Am 15. November war die Konstituierung. Am 15. November sind auch einige Gelder vergeben worden. Dazu, wie die Vergabe dort vor sich geht, kann ich nur sagen: vollkommen unzulänglich. Es gibt keine entsprechenden Vorbereitungen, keine entsprechenden Überprüfungsmöglichkeiten oder nur sehr, sehr schlechte. Wir wollen hoffen, daß das in Zukunft besser wird. Aber es gibt auch bei den Einreichungen, fast möchte ich sagen, Ansuchen, die derzeit mit den Wohnungsverhältnissen in Österreich nichts zu tun haben. Das ist sicherlich nicht Schuld des Ministeriums. Aber solche Ansuchen sollte man sofort ablehnen. Wenn es fixe Unterlagen geben würde, wie die Vergabe vor sich geht, sollte man solche Ansuchen wenigstens rechtzeitig zurückweisen.

Interessieren wir uns auch ein bißchen für den Fehlbestand. Wir haben noch immer 180.000 Wohnungen zuwenig. 400.000 sollten saniert werden. 220.000 Wohnungen sind überbelegt, 60.000 Haushalte sind in Not- und Behelfsunterkünften untergebracht, und jährlich werden derzeit zirka 5200 bis 5500 Wohnungen abgerissen, weil die Häuser baufällig geworden sind.

Ich habe mir die Wohnbaufibel des Herrn Bundesministers zur Hand genommen. Ich muß sagen, diese Fibel gehört in das Reich der Fabel. Denn von dem, was da drinnen steht, könnte man annehmen, daß einiges davon verwirklicht werden könnte. Geschehen ist aber hier, das muß sehr deutlich gesagt werden, auf diesem Gebiet nichts.

Ein paar Worte zum Autobahn- und Straßenbau. Hier sind die Beträge etwas höher angesetzt, aber auf Grund des Baukostenindex, den ich bereits angeführt habe, wird auch auf diesem Gebiet nicht mehr geschehen. Wenn man an den Herrn Minister eine Anfrage richtet, wie es mit den Planungen der Autobahnen aussieht, dann kann man wirklich ein sehr, sehr schönes Programm bekommen. Es ist fast ein Märchenprogramm. Aber jene Auskunft, die wir vom Herrn Minister verlangen, hat er nach sieben oder acht Anfragen noch immer nicht gegeben; nämlich wie die

10690

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Horr

Autobahn von Wiener Neustadt einmal weitergehen wird.

Ich habe schon im Finanzausschuß gesagt, daß man sich diese Auskunft wahrscheinlich als Wahlschlager aufhebt, denn wir haben nächstes Jahr Wahlen. Dann wird man sechs oder acht Wochen zuvor kommen und sagen: Seht doch, ihr Niederösterreicher, seht doch, ihr im Burgenland! Ich habe nämlich doch das Gefühl, daß man sich hinsichtlich Niederösterreich und Burgenland einigt. Aber — das muß doch in den Gedanken des Herrn Ministers schon festliegen — einmal müßte man uns doch endlich sagen, wie diese Trasse weitergeführt wird. (*Abg. Peter: Das ist das berühmte Straßenbaukonzept!*)

Ich kenne das, wie es mit den Ausschreibungen ist: Es ist eben ein Zufall, daß man auch Verwandte hat (*Heiterkeit bei der ÖVP*), die sich damit beschäftigen müssen. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Ja, ich sage, es ist ein Zufall, daß man Verwandte hat, die sich mit den Dingen zu beschäftigen haben; Sie müssen einen immer ausreden lassen, Herr Gruber! (*Abg. Dr. Gruber: Ich habe nichts gesagt!*) In diesem Fall nützt das Lachen gar nichts. Ich stelle nur fest, daß bei diesen Ausschreibungen für die Autobahnen und für die Bundesstraßen wirklich merkwürdige Dinge vor sich gehen. Da gibt es Angestellte, aber der Justizminister findet ja nichts daran, daß die Landesangestellten in ihrer Freizeit Nebenarbeiten tätigen. Ich würde ihn nur fragen, was er dazu sagen würde, wenn einmal ein Richter in einer Anwaltskanzlei Samstag, Sonntag den Prozeß ausarbeitet, den er eine Woche später womöglich als Vorsitzender zu führen hat. Diese Frage muß ich stellen. Ich sage Ihnen noch einmal: Ich kenne das und weiß das, und ich kann das bestätigen. Die Leute arbeiten das aus, dann wird es ausgeschrieben, und der, der bei der Firma arbeitet, mit diesen Arbeiten befaßt ist, hat den entsprechenden Vorteil. Ich finde das mehr als merkwürdig.

Es gehört nicht zu Ihrem Ressort, aber ich möchte das sagen: In Niederösterreich geht das sogar so weit, daß es einen Landesangestellten gibt, der im „Nebenberuf“ ganzwöchig beschäftigt ist, der baut noch die Schule in der Gemeinde, in der er zu Hause ist. Das wäre etwas für den Kollegen Ofenböck, was er sich merken könnte. (*Abg. Peter: Der baut gleich ein Hallenbad!*) Der baut also sogar die Schule in seiner Gemeinde. Das ist wirklich ein bißerl merkwürdig (*Zwischenruf bei der ÖVP*), aber ich muß es sehr deutlich sagen. Es müßten endlich einmal vernünftige Ausschreibungsbedingungen vorhanden sein, die sich nur gebietsweise zu unterscheiden hätten. Wenn man den Boden von Wien in Betracht

zieht, dann muß man zugeben, daß es hier nicht die gleichen Ausschreibungsmöglichkeiten sein können wie etwa in einem Gebiet 100 oder 200 Kilometer weit entfernt.

Ich weiß schon, man wird sagen: Das ist eh geschehen! Und es wird immer wieder alles mögliche gesagt.

Die Ausschreibungsbedingungen müßten also von Zeit zu Zeit gebietsweise überprüft werden, weil sich eben die Witterungsverhältnisse so ändern, daß einige Jahre bereits eine sehr, sehr große Rolle spielen. Als Beweis dafür führe ich noch einmal die Westautobahn an; dort ist seit Tausenden von Jahren das Wasser heruntergeronnen, aber da hat es ein paar Sommer gegeben, in denen das nicht der Fall war, und heute sind wir ununterbrochen daran, dort die Schäden zu beheben.

Zusätzlich sollte man sich auch über das Personal Gedanken machen, das die Überprüfung durchführt. Ich habe bei einer Großbaufirma angefragt, und da habe ich erfahren: Ja früher sind sie öfter gekommen, aber sie haben weniger genau überprüft; jetzt kommen sie fast überhaupt nicht, jedenfalls sehr, sehr selten. Es ist zuwenig Personal vorhanden.

Ich muß sagen: Es nützt gar nichts — wenn das technische Personal nicht in der genügenden Anzahl vorhanden ist, dann muß das eben ersetzt werden. Man muß entsprechende Fachkräfte suchen, damit man nicht nach einigen Jahren wieder feststellen muß, daß es größte Unzulänglichkeiten gibt.

Was das Bauhauptgewerbe angeht, möchte ich über den Kraftwerksbau sprechen. Heute ist von Ing. Helbich vom Atomkraftwerk gesprochen worden. Aber ein Atomkraftwerk kostet ungefähr so viel wie drei Donaukraftwerke. Man sollte sich schon bemühen, daß das Elektrizitätsförderungsgesetz — gewiß wissen wir, daß dieses nicht allein maßgebend ist — endlich in neue Bahnen gelenkt wird. Man sollte wenigstens unabhängig davon diesen Kraftwerksbau fördern.

Die Strukturänderungen sollten mit einkalkuliert werden. Ich möchte besonders Niederösterreich anführen und sagen, daß die Beschäftigten in unseren Gewerbebetrieben und in der Industrie von Jahr zu Jahr weniger Arbeit haben. Das wird nur zum Teil von den 30 Prozent der Betriebe aufgesaugt, in denen es mehr Beschäftigung gibt. Aber das bedeutet, daß die Arbeiter eine halbe Stunde oder dreiviertel Stunden zu ihrer Arbeitsstätte fahren müssen. Ich höre immer von der Schnellstraße Krems—Sankt Pölten. Man sagt, daß dort schon ausgesteckt wird. Mir kommt das so vor wie in der USIA-Zeit in Leopoldsdorf bei Wien in einem Ziegelwerk.

Horr

Immer dann, wenn sie Betriebsrätewahlen gehabt haben, haben Sie ein sogenanntes Kulturhaus ausgesteckt. Alle haben schon gelacht: Dreimal hintereinander haben sie es ausgesteckt, beim letzten Mal haben sie sogar — wie sagt man da schnell — den Grund ausgehoben und haben sogar ein paar Schaufeln Erdmaterial hingebraht. So ist es da auch: herrliche Programme; wie ich gesagt habe, das Autobahnprogramm ist fast märchenhaft — das möchte ich ehrlicherweise bekennen —, aber es geht nichts vorwärts, es wird schlecht vorbereitet, die Ausschreibung ist schlecht. Fragen Sie doch einmal die Firmen!

Und ich möchte dem Minister folgende Frage vorlegen, weil wir fast jeden Monat eine oder zwei Firmen bei uns haben: Wenn sie vom Bund etwas zu fordern haben und sich dann neuerlich um Arbeit bemühen, werden sie beiseite geschoben. Ich mache nur darauf aufmerksam: Sehr lang werden wir uns das nicht mehr gefallen lassen! Nicht nur wir nicht, sondern auch diese Baufirmen nicht, denn wenn einer eine berechtigte Forderung hat, dann soll das in Ordnung gebracht werden. Tatsächlich ist es aber so — es geht nicht direkt uns an, aber die Firmen, die dann zu uns kommen und uns das sagen —, daß diese Firmen, wenn sie sich neuerlich an einen anderen Platz um Arbeit bemühen, erfahren müssen: Dort waren Sie der Bestbieter, trotzdem hat der Herr Minister oder haben diejenigen Herren, die zuständig sind, die Arbeit anderen Firmen gegeben!

Ich sage offen: Das riecht nach Protektion, und das können wir in diesem Staate nicht brauchen, daß wir einen Skandal hinter uns gebracht haben oder ihn noch nicht ganz hinter uns gebracht haben und auf der anderen Seite bereits sehen müssen, daß auf der anderen Seite bei der Vergabe der Arbeiten so ungleich die Maßstäbe angewendet werden. Die Firmen werden das dem Ministerium, wie ich jetzt gehört habe, wahrscheinlich auch noch entsprechend präsentieren. Ich will hoffen, daß nicht hundertprozentig stimmt, was die Leute sagen.

Aber beim Straßenbau selbst — das möchte ich nochmals sagen — oder beim Kraftwerksbau, bei dem wir eine sinkende Tendenz haben, sind ja nicht so viele Menschen beschäftigt. Es sollten also diese Schnellstraßen weiter ausgebaut werden; sie sollten nicht nur auf dem Programm stehen, sondern wirklich ausgebaut werden, weil das im Rahmen dieser Strukturveränderung notwendig ist.

Ich erinnere an die Nebenlinien der Bahnen. Ich weiß schon, daß der Herr Minister dazu sagen wird, daß das Angelegenheit der Bundes-

bahnen ist. Das weiß ich. Aber ich muß es anführen, weil diese Menschen letzten Endes doch arbeiten müssen.

Im Zusammenhang mit dem Arbeitsmarktförderungsgesetz und der Produktiven Arbeitslosenfürsorge hat es verschiedene Fragen gegeben. Es ist schade, daß die Frau Minister Rehor nicht da ist. Sie hat mir das mit den 5000 Arbeitslosen, deren Zahl in der Zwischenzeit wesentlich angestiegen ist, ja nicht geglaubt. Ich habe hier ein Heft. Bitte nicht zu sagen, es stammt von uns — es stammt nämlich von der Bundesinnung der Baugewerbe: „Bauwirtschaft schrumpft. Weniger Aufträge. Mehr Arbeitslose.“ Dort steht geschrieben:

„So fanden im März 1968“ — das will ich schon vorlesen, weil es sehr wichtig ist — „18.343 Beschäftigte weniger einen Arbeitsplatz in der Bauwirtschaft als im gleichen Monat des Jahres 1966. Im Durchschnitt der ersten fünf Monate ging der Stand der Beschäftigten um 15.700 oder rund 5,7 Prozent zurück. Parallel zu diesem Nachlassen der Beschäftigung ist naturgemäß auch ein Rückgang der Anzahl der offenen Stellen zu registrieren. Nahezu 7000 Arbeitsplätze werden weniger angeboten; das ist ein Drittel der im Mai 1966 gemeldeten offenen Stellen.“ Das war das eine.

Auf Seite 4: „Die Erfahrungen aus dem ersten Halbjahr 1968 zeigen jedoch, daß die Hoheitsverwaltung der Länder den ihr übertragenen Aufgaben nicht gerecht wurde. Der Mindereinsatz von monatlich rund 15.700 Beschäftigten und dementsprechend auch ein Mindereinsatz von Baumaschinen im Ausmaß von rund 1000 PS je Monat“ — die brachliegen — „lassen eine Schätzung der Minderung des Umsatzes des Bauhauptgewerbes von rund 280 Millionen Schilling zu.“

Auf Seite 5: „Übergangsschwierigkeiten personeller Art und die daraus sich ergebenden Verzögerungen sind nur ein Teil der Gründe der aufgezeigten Mängel. Einige Länder haben auch die ihnen vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Verordnungen verspätet herausgebracht sowie die öffentlichen Wohnbaumittel gesetzwidrig in Splitterbeträgen verteilt, sodaß diese Mittel dem Baugewerbe nicht zugute kamen. Es muß daher angenommen werden, daß bis zum heutigen Tage“ — das stammt immerhin vom Juli — „noch kein Schilling aus den für 1968 vorgesehenen Wohnbaumitteln den Baufirmen oder den von ihnen beschäftigten Arbeitskräften zugeflossen ist.“

Sie sehen, daß das wirklich nicht so einfach ist.

10692

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Horr

Noch eines vielleicht, das auch sehr wichtig ist: Eine Gegenüberstellung zeigt, daß wir im Jänner 1968 gegenüber 1967 um 9,4 Prozent mehr Arbeitslose gehabt haben, im Februar wiederum 9,4 Prozent, im März 8,6 Prozent, im April 6 Prozent und selbst im Mai noch 5,1 Prozent.

Das muß man umrechnen. Die Zahl der Arbeitslosen — die 5000 zum Ende voriger Woche —, die ich genannt habe, ist eher noch höher, weil diese Meldungen nur langsam an die Sozialversicherung herangetragen werden.

Ich frage: Was wird getan? Man kann nicht immer reden, es werde alles mögliche geschehen. Die Wirklichkeit sieht so aus, daß wir in diesem Jahr eindeutig mehr Arbeitslose gehabt haben und bereits wieder haben. Hier denke ich besonders daran — jetzt in Prozenten ausgeführt —, daß im März im Vergleich zum Jahre 1967, also nach dem Winter 1967, die Zahl der Arbeitslosen um 145,5 Prozent mehr ausgemacht hat. Das ist nur ein Beweis, daß diese Frage doch einer vernünftigen Behandlung zugeführt werden muß und daß man sich mit der Vergabe beschäftigen muß, denn derzeit — das kann wohl gesagt werden — funktioniert sie nicht.

Winterbaumaßnahmen sind zum Teil durchgeführt worden, meiner Meinung nach aber viel zu spät. Die Firmen konnten sich nicht entsprechend danach richten. Das muß ebenfalls geändert werden. Ich habe schon einmal darüber gesprochen, daß man neben den Winterbaugerüsten rechtzeitig die Vergabe bei den Hochbauten durchführen muß. Denn wenn man die Hochbauten richtig einwintert — das kann vor allem in den größeren Städten, wo mehrere Wohnungen auf einer Baustelle zusammen liegen, durchgeführt werden —, dann kann auch im Winter weitergearbeitet werden. Daraus entstehen keine übermäßigen Mehrkosten, und es kann dann selbstverständlich im Winter gearbeitet werden. Derzeit geschieht das nur in drei größeren Städten, in Wien, Graz und Linz; in den übrigen Städten wird, was die Eingerüstung für die Winterarbeiten betrifft, nichts gemacht.

Zur Vorfabrikation. Wir sind in Österreich bei einem Anteil der Vorfabrikation der verschiedensten Teile und der Häuser von ungefähr 10 Prozent des gesamten Wohnbauvolumens angelangt. Das ist zuwenig. Natürlich haben wir eine andere Struktur, viele kleinere Städte; daher sollte man bei der Forschung auch einmal in Betracht ziehen, wie man für kleinere Wohnbauten, Ein- und Zweifamilienhäuser, darüber hinaus für Brücken kleinerer Art eine billigere Vorfabrikation zustandebringt. Derzeit ist die

Vorfabrikation für Kleinbauten nicht rentabel. Die Forschung sollte also gerade auf diesem Gebiet vorwärtsgetrieben werden. Ich vergleiche das mit den übrigen Ländern in Mitteleuropa: Die Vorfabrikation geht in den übrigen Ländern Mitteleuropas bis zu 30 Prozent. Ich glaube, daß es notwendig ist, das zu sagen.

Vielleicht noch etwas vom Fachverbandstag, der ja sehr interessant war. Der Herr Minister war selbst anwesend. Es ist wirklich zu beachten, was der Bundesinnungsmeister dort vorgetragen hat:

„Die Bauwirtschaft erlebte bis 1966 einen kräftigen Aufschwung, der unter anderem von dem gewaltigen Bedarf an Bauleistungen aller Art getragen war. Die 1967 einsetzende Stagnation hat sich in diesen Jahren noch verschärft. Das Institut für Wirtschaftsforschung hat festgestellt, daß im ersten Quartal dieses Jahres das Bauvolumen um real 3,4 Prozent gesunken ist. Das zweite Quartal wird nach Berichten des Institutes für Wirtschaftsforschung wie folgt beschrieben: Die Bauwirtschaft konnte den Rückstand von Saisonbeginn nicht aufholen. Das Bauvolumen lag im zweiten Quartal noch um 1 Prozent unter dem Vorjahrsniveau — erstes bis drittes Quartal: ein halbes Prozent —, obschon die Baukonjunktur auch im zweiten Quartal 1967 nur mäßig war. Zum Saisonhöhepunkt, Ende Juli, waren um 4,5 Prozent weniger Bauarbeiter beschäftigt als im Vorjahr und um 6,5 Prozent weniger als 1966. Dennoch ist die Zahl der arbeitslosen Bauarbeiter geringer, weil etwa 5000 Fremdarbeiter weniger Beschäftigung gefunden haben.“

Sie sehen, in welchem Ausmaß sich das abspielt. Das geht dann so weiter. Es wird ununterbrochen Kritik am Bautenministerium geübt, es wird Kritik überhaupt an der Vergabe geübt. Dem kann ich mich nur anschließen, denn wer soll es besser wissen als die Bauinnung selbst, die Bauherren und die an den Bauten Beschäftigten. Es kann Einsicht genommen werden. Sie, Herr Minister, werden das sicher haben. Ich bedaure nur, daß man eigentlich sehr leichtfertig über solche Fragen hinweggeht.

Ich möchte jetzt daran erinnern, daß die Frage der Fremdarbeiter noch eine gewisse Rolle spielt, daß es hier gewisse Schwierigkeiten geben wird. Ich möchte auch darauf verweisen, daß die Verschuldung und die Konkurse der Bauindustrie, der Bauunternehmer in diesem Jahr bisher bereits auf das Vierfache angestiegen sind, aus Mangel an notwendigen, geeigneten und rechtzeitig er-

Horr

folgten Aufträgen, denn der Fortschritt eines Baues hängt auch sehr stark mit dem Beginn eines Baues zusammen.

Der Beirat für Wirtschafts- und Sozialfragen hat sich ja bereits eineinhalb Jahre damit beschäftigt. Da man zuerst nicht mit den Unterlagen herauskommen wollte, haben wir eine eigene Unterlage, also genau das, worum es gegangen ist, herausgegeben.

Ich möchte die wichtigsten Punkte dem Herrn Minister in Erinnerung bringen. Einer der wichtigsten Punkte ist die Vollbeschäftigung. Diese haben wir — so kann man sagen — nur im Hochsommer bis in den Spätherbst. Im Frühjahr gibt es keine Vollbeschäftigung. Wenn jemand sagen würde, jetzt kann oder will man nicht alle Arbeiten durchführen, so stimmt das schon, aber die ersten Abbaumaßnahmen erfolgten bereits vor einem Monat, als es immerhin — auch das soll gesagt werden — noch gute Witterung für Arbeiten gegeben hat.

Hinsichtlich der Beseitigung der Winterarbeitslosigkeit kann man sagen: Hier ist nichts geschehen. Es ist zu erwarten, daß wir in diesem Winter mindestens zusätzlich neuerlich um 15 bis 20 Prozent zu den Arbeitslosen, die wir voriges Jahr gehabt haben, dazubekommen werden.

Bessere Auftragsvergabe — nein! Da kann man auch nur sagen: viel langsamer, viel komplizierter, und die Leute sind eher davon enttäuscht.

Hinsichtlich einer besseren, einer langfristigeren Auftragsvergabe über das Budgetjahr hinaus ist angeführt, daß man vielleicht für das Baugewerbe eine Möglichkeit schaffen sollte, daß Gelder in das neue Jahr hinübergezogen werden. Wenn Gelder hinübergezogen werden, dann ist es möglich, daß man mit den Bauten früher beginnen kann; aber die Firmen sagen, es ist fast nicht möglich.

Ausreichende Planung: Dazu habe ich schon genug gesagt.

Ein einheitliches Baurecht in ganz Österreich: Dazu kann man, glaube ich, nur lachen. Denn ich glaube, keiner, der hier im Parlament ist, wird jemals erleben, daß wir das bekommen.

Billiges Baugeld: Das ist auch eine der Möglichkeiten, die es gibt.

Baugrundassanierungsgesetz; zentrale Koordinierungsstelle der öffentlichen und privaten Auftraggeber. Wir haben eine Vorschau bekommen, aber es ist auf Freiwilligkeit aufgebaut. Es ist zumindest der Versuch, das soll ohneweiters gesagt werden. Es gibt einen guten Hinweis auf die eine oder andere Frage, aber es müßte ein bißchen mehr Druck da-

hinter sein. Man weiß genau, daß es nur für ungefähr 80 Prozent der Arbeitsmöglichkeiten eine Erfassung gibt. Dadurch sind sehr große Faktoren der Unregelmäßigkeit vorhanden. Es ist aber immerhin ein geglückter Versuch, und das soll anerkannt werden, denn wir wollen nicht nur Kritik um der Kritik willen üben.

Wenn man sieht, daß wir von den 40,5 Milliarden im Jahre 1967 auf 43,5 Milliarden für nächstes Jahr kommen, und wenn der Index in diesen beiden Jahren 10 plus 6,2, also 16,2 Prozent ausmacht, dann kann es nicht mehr Arbeit geben. Das muß man sehen, denn das muß ja mit mehr Geld wettgemacht werden.

Zum Schlusse kommend, habe ich noch ein paar Ladenhüter hier. Wenn es heißt: Baurechts- und Assanierungsgesetz, dann möchte ich nur an die Hainfelder Bundesstraße erinnern, auf der vorige Woche auch wieder zwei schwere Unfälle waren. Das geht jetzt, wenn ich mich nicht täusche, schon das vierte Jahr, und die Straße kann noch immer nicht fertiggestellt werden. Ich frage: Wie viele Menschen müssen sich dort noch verletzen und wieviel Unglück soll dort noch geschehen, weil gestritten wird, ob der Rückstau richtig ist oder nicht! Das letzte Stück auf der anderen Seite des Gerichtsberges ist fertig, aber bei dieser Brücke geht es nicht weiter.

Ich habe noch andere Wünsche. Ich frage noch einmal hinsichtlich der Weiterführung der Autobahn. Nicht nur das schöne Programm! Ich bin sehr dankbar, daß wir alle ein solch schönes Programm bekommen haben. Es wird davon gesprochen, daß es märchenhaft ist. Aber wir wollen endlich wissen, und das ist eine dezidierte Frage. Wenn wir hier auch wieder ein Nein hören, dann werden wir uns die Mühe nehmen, einmal im ganzen Wahlkreis zu plakatieren, daß der Herr Bautenminister nach so vielen Jahren und nach einer so reichlichen Überprüfungsmöglichkeit noch immer nicht in der Lage ist, eine Antwort zu geben. Das muß gesagt werden, denn so geht das nicht, daß man immer nur sagt: Ja, ja, wir wünschen nicht, im vorhinein festzulegen, wo! Man soll sagen, so oder so soll die Trasse gehen, weil wir davon abhängig machen, wie die anderen Straßen, die parallel laufen, in der einen oder anderen Richtung aussehen sollen.

Lehrerbildungsanstalt Baden. Hier gibt es Pläne; die neue Volksschule muß vorläufig parat stehen. Wann wird dort endlich mit dem Bau begonnen?

Bau einer Höheren Technischen Lehranstalt in Wr. Neustadt: Wann wird damit begonnen? Das ist für uns in diesem Gebiet sehr, sehr wichtig.

Horr

Autobahnumfahrung Alland—Brunn am Gebirge. Man liest, sie soll durch das Helenental führen. Im letzten Moment sollen Umplanungen vor sich gehen. Ich glaube, wenn man schon nicht weiß, wie es ab Wr. Neustadt weitergeht, wird man es hoffentlich dort wissen. Diese Trasse ist ja nicht so lang. Ich hoffe, daß man wenigstens weiß, wie die Trasse dort weitergehen soll.

Unterführung der Bundesstraße 17 bei der Südbahn und der Pottendorfer Linie. Das ist ein Verlangen, das seit vielen Jahren, ja seit fast zwei Jahrzehnten hier gestellt wird. Ich habe das Gefühl, weil Wr. Neustadt eine rote Stadt ist, will man dort nicht die Unterföhrung machen. Denn anders ist es nicht möglich, daß man das dort ganz einfach nicht zustandebringt. Wer also in das Gebiet von Neunkirchen fahren muß und nicht die Autobahn benützt, weil er es durch Zubringer etwas weiter hat, der steht dort jeden Tag x Minuten, weil ununterbrochen der Bahnschranken auf und ab geht. Das müßte doch einmal in Angriff genommen werden. Früher hat man gesagt: Das eine ist ein rotes Ministerium, das andere Ministerium wird von einem Schwarzen geführt aber jetzt sind alle beide schwarz. Ich sehe nämlich ohnehin schwarz bei diesen zwei schwarzen Ministerien, daß man weiterhin diese wichtige Unterföhrung oder Überföhrung — das ist ganz gleich — nicht baut.

Ich habe von den Donaukraftwerken gesprochen, von der Donaubrücke bei Deutsch-Altenburg. Ich hoffe, daß der Einmarsch der Russen in die ČSSR das Bautenministerium nicht erschreckt hat und daß wir mit dem Brückenbau in Hainburg deswegen vielleicht erst in fünf oder sechs Jahren beginnen. Man hat in anderen Gebieten Brücken gebaut, wo der Strom der über die Donau fahrenden oder gehenden Menschen viel geringer ist. Wir gönnen es ihnen, nur wollen wir, daß sich auch einmal bei uns etwas röhrt, im besonderen in diesem Gebiet. Das ist wichtig, weil links oder rechts der Donau für einen gewissen Teil von Arbeitern und Arbeiterinnen und Angestellten Arbeitsplätze vorhanden sind. Das ist für sie sehr kompliziert, wenn sie von Wien kommen und in Richtung Hainburg, Deutsch-Altenburg wohnen — das ist immerhin eine Stadt mit 8000 Einwohnern — oder wenn sie dann links der Donau im Erdölgebiet Arbeit bekommen.

Auch folgendes möchte ich fragen. Ich habe mir gedacht, der Herr Minister wird mir einmal mitteilen, wie es mit der Autobahneinfahrt Traiskirchen in Richtung Wr. Neustadt steht. Das ist ein alter Ladenhüter, den ich aber wieder vorbringen muß. Ich muß das deshalb sagen, denn es arbeiten dort mehr als 2000 Men-

schen, die in Richtung Wr. Neustadt wohnen, aber nicht auf die Autobahn fahren können, weil die Ab- und Zufahrt Oeynhausen viel zu weit ist. Im Vergleich zu anderen Anschlüssen würde dieser Anschluß sehr wenig kosten, weil noch die alte Straße, die ehemalige Bundesstraße 17, vorhanden ist.

Ich komme zum Schluß: Ich habe nur einen Teil der Dinge, die unzulänglich sind, hier angeführt. Ich möchte noch daran erinnern, daß die Bauwirtschaft und ihre Nebenberufe immerhin 750.000 Menschen beröhrt, das ist nicht wenig. Man muß sich in diesem Ministerium endlich klarwerden, daß hier in Zukunft andere Verhältnisse herrschen müssen, wenn die Leistung der Bauwirtschaft nicht noch stärker absinken soll, wenn nicht noch weniger Wohnungen und — wenn es so weiter geht — auch weniger vernünftige Straßen nach einem wirklichen Konzept gebaut werden sollen.

Es wäre gar keine Schande, wenn uns der Herr Bautenminister einmal ein Konzept darlegen würde. Ich bin überzeugt davon, daß dann die Plätze in diesem Hohen Hause stärker besetzt wären, wenn man wissen würde, wie es in der Zukunft aussehen soll, nach einem richtigen Terminplan vorgehend. Was wir hier anführen, gibt es in anderen Ländern schon längst, in Österreich aber leider noch nicht.

Daher werden Sie verstehen, meine Damen und Herren, daß wir einem Kapitel, das gerade in den wichtigsten Fragen des Bauens so unordentlich — ich sage ausdrücklich: unordentlich — geführt wird, die Zustimmung nicht geben können. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister Dr. Kotzina. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Bauten und Technik Dr. **Kotzina**: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die bisherigen Ausführungen waren so bedeutungsvoll, daß ich mich zum Wort melden mußte.

Ich möchte zunächst darauf hinweisen, daß mein Ressort vom gesamten Bauvolumen Österreichs ein Achtel verwaltet — ein Achtel und nicht acht Achtel — und nur für dieses eine Achtel verantwortlich gemacht werden kann. *(Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)*

Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, daß, obwohl das Budget, offiziell von Jahr zu Jahr beschlossen, eine langfristige Planung und Vergebung nicht zulassen würde, es dennoch geschieht. Das ist im Straßenbau begünstigt dadurch, daß die Zweckbindung der Bundesmineralölsteuer eine langfristige Vorschau und eine langfristige Vergebung leichter ermöglicht als bei den Hochbauvor-

Bundesminister Dr. Kotzina

haben des Bundes. Beim Schulbau, bei der Errichtung öffentlicher Bauten ist dafür vorgesorgt, daß durch vorausplanende Finanzierungskonzepte das Ministerium bereits weiß, welche Bauraten heuer und in den nächsten Jahren beansprucht werden, um ein kontinuierliches Bauen möglichst zu gewährleisten. Es wird nicht mehr vergeben, als in den nächsten Jahren mit Fug und Recht an Mitteln aus den kommenden Budgets zu erwarten ist. Es ist auch festzuhalten, daß beispielsweise im heurigen Jahr die Fortsetzungsraten für die Bauten in der Weise gesichert wurden, daß das Baugeschehen normal fortgesetzt werden kann.

Im besonderen wurde heute eine Entscheidung hinsichtlich der sogenannten Burgenlandtrasse verlangt. Ich möchte dazu folgendes sagen: Durch die Vorlage der neuen Gutachten durch das Amt der Burgenländischen Landesregierung ist eine Entscheidung nicht vereinfacht, sondern vielmehr verkompliziert worden. Ich verweise darauf, daß die sogenannte Burgenlandtrasse ein neues Gesetz voraussetzt, nämlich einen Beschluß über den Bau einer neuen Burgenlandautobahn von Wien weg, die bei Mattersburg durch die sogenannte Burgenlandstraße ihre Fortsetzung finden würde. Die Entscheidung, ob die sogenannte Burgenlandstraße — im Rahmen der heutigen Südautobahn — gebaut wird, bedarf zunächst der Vorentscheidung, ob eine zweite Südautobahn parallel zum jetzigen Südautobahnabschnitt Wien—Wr. Neustadt in Aussicht genommen und Gesetzeskraft erlangen wird.

Die schwerwiegendste Behauptung scheint in der Richtung zu sein, daß unter Hinweis auf eine Studie behauptet wurde, daß bei der öffentlichen Hand Mißstände hinsichtlich der Vergabe von Bauaufträgen festzustellen seien. Ich möchte zunächst einmal wiederholen, daß sich meine Ausführungen naturgemäß nur auf mein Ressort beziehen, auf die Auftragsvergaben, auf die der Bund durch mein Ressort unmittelbar Einfluß hat.

Seit der Zeit, in der ich dieses Ressort führe, wurden alle Aufträge öffentlich ausgeschrieben. Es erfolgten keine beschränkten Ausschreibungen. In keinem Fall wurde nach Eröffnung der Angebote mit den Firmen verhandelt, um neue Preise auszuhandeln. Für die Einreichung der Angebote sind ausreichende Fristen gewährleistet.

Was das Vertrauensverhältnis zwischen Bietern und auftragsvergebender Stelle der öffentlichen Hand betrifft, möchte auch ich unterstreichen, daß es wünschenswert ist, dieses Vertrauensverhältnis auf eine bessere und gesunde Basis zu stellen. Wir alle kennen die Ursachen, die seit mehr als zwei Jahren einem

guten Vertrauensverhältnis, das eine Notwendigkeit darstellt, störend im Wege standen.

Schließlich und endlich wurde heute eine Andeutung, das heißt, sogar die Behauptung gemacht, daß jene Baufirmen, die im Ministerium mißliebig geworden seien oder die Grund zur Beschwerde wegen Säumnissen bei Abrechnungen oder den Ausfinanzierungen haben, „beiseite geschoben werden“. Ich weise den in diesem Zusammenhang gebrauchten Ausdruck, daß nach protektionistischen Grundsätzen vorgegangen wird, zumindest was mein Ressort betrifft, in aller Form zurück. In meinem Ressort, zumindest von mir aus gesehen, gibt es keine Protektion. (*Abg. Horr: Aber im Ministerium!*) Auch im Ministerium nicht. Ich habe die leitenden Beamten meines Ministeriums hier sitzen und möchte das, was ich für meine Person ausführe, daß es keine Protektion gibt, auch für meine leitenden Beamten gesagt haben. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Dr. Gruber. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Gruber (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der Herr Abgeordnete Horr hat sich am Beginn seiner Ausführungen auch mit dem Wohnbauförderungsgesetz 1968 befaßt, allerdings nur am Rande. Ich darf aber doch einige Bemerkungen dazu machen.

Zunächst hat er gemeint, daß leider die Verordnungen der Landesregierungen sehr spät, ja verspätet gekommen seien. Da muß ich ihm recht geben. Es war eigentlich nur die Salzburger Landesregierung, die noch im vergangenen Jahr die Durchführungsverordnungen erlassen hat.

Welche Landesregierungen aber waren es nun, die sich am längsten Zeit gelassen haben? Ich möchte hier nicht die Burgenländische Landesregierung erwähnen (*Abg. Robak: Wo die ÖVP dagegen war!*), denn es ist klar, daß sich dort durch die Landtagswahlen die Erlassung der Verordnung selbstverständlich hinausgezögert hat. Daß aber auch in Wien und insbesondere in Kärnten die Verordnungen so spät gekommen sind, hat eigentlich keinen plausiblen Grund. Nun sind es eben gerade sozialistische Länder, die mit den Verordnungen zuletzt gekommen sind. Bei den Vergaben verhält es sich nicht anders. (*Abg. Pay: Steiermark nicht!*)

Mansollte daher hier doch nicht sagen, die Verordnungen und die Vergaben seien zu spät gekommen, wenn man selbst auch hätte mitwirken können (*Zwischenrufe*), daß dort und da diese Verordnungen und Vergaben früher erfolgt wären.

10696

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Dr. Gruber

Ich kann zu der Behauptung nicht Stellung nehmen, daß etwa im Lande Niederösterreich Gelder der Wohnbauförderung 1968 für Bauvorhaben verwendet worden seien, in denen die Wohnungen schon bezogen gewesen sind — also uralte Sachen. Dem müßte man natürlich nachgehen. Aber daß in Niederösterreich nur 54.000 S pro Wohneinheit aus der Wohnbauförderung 1968 gegeben werden — Herr Kollege Horr, das ist unwahrscheinlich. Da kann es sich doch wohl nur um eine Förderung aus dem Landeswohnbaufonds handeln. Ich denke hier an ein Wort, das der oberösterreichische Landesrat Fridl bei der Budgetdebatte im Oberösterreichischen Landtag vorige Woche gesagt hat, daß viele Nationalratsabgeordnete den Inhalt der Wohnbauförderung 1968 allem Anschein nach nicht kennen. Daran mußte ich auch denken, als der Abgeordnete Horr davon gesprochen hat. (*Abg. Horr: Ich habe festgestellt, was der Landeshauptmann mitgeteilt hat!*) Aber nicht in bezug auf die Wohnbauförderung 1968, Herr Kollege Horr!

Zweitens darf ich hier festhalten: Sie haben behauptet, durch das Wohnbauförderungsgesetz 1968 hätte der Bau von Geschäftslokalen eine Ausweitung erfahren. Gerade das Gegenteil ist richtig: gegenüber dem Wohnbauförderungsgesetz 1954 wurde eine Einschränkung der Geschäftslokale fixiert. (*Abg. Horr: Ich habe nicht gesagt „Ausweitung“! Ich habe nur festgestellt, was alles dabei ist!*) Ein Viertel beziehungsweise ein Fünftel dürfen die Geschäftslokale nicht mehr überschreiten. Ich muß sagen, daß man anscheinend auch hier den Inhalt des Gesetzes, das wir da beschlossen haben, nicht mehr kennt oder sich nicht intensiv damit befaßt hat.

Wenn nun sozusagen beklagt wurde, daß es jetzt keinen einheitlichen Bundesfonds gebe, so darf ich sagen: Den hat es nie gegeben, und den kann es auf Grund der Verfassung überhaupt nicht geben, weil das Volkswohnungswesen eben laut unserer Verfassung in der Vollziehung Ländersache ist; daher kann es keinen einheitlichen Bundesfonds geben. Diesem Prinzip der Föderalisierung haben ja auch Sie im Grundsatz zugestimmt. Ich verstehe also nicht, daß Sie im nachhinein gerade an dieser Bestimmung des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 Kritik üben. (*Abg. Pay: Ein paar wichtige Bestimmungen fehlen!*)

Nun haben Sie auch davon gesprochen, daß diese „Wohnbaufibel“ eine — wie Sie sich ausgedrückt haben — „Wohnbaufabel“ sein soll. (*Zwischenrufe.*) Nun, wenn das eine Wohnbaufabel ist, meine sehr verehrten Kollegen von der Linken, dann muß ich sagen, ist

das hier (*der Redner zeigt das sozialistische Wirtschaftsprogramm vor*) ein Traumbuch. (*Abg. Pay: Das ist Realität! — Heiterkeit bei der ÖVP. — Zwischenrufe des Abg. Weikhart.*) Ich werde mich damit noch befassen, Herr Kollege Weikhart. (*Zwischenrufe bei der SPÖ. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*) Ich habe nur gesagt: Wenn das eine Fabel ist, dann ist das ein Traumbuch. (*Abg. Weikhart: Jeder Referent von Ihnen beschäftigt sich mit diesem „Traumbuch“!*) Ich werde mich damit befassen, Kollege Weikhart. (*Abg. Horr: Im Wortumdrehen sind Sie Meister! Da sind Sie Spezialist!*)

Präsident: Träumer machen keine Zwischenrufe! (*Heiterkeit.*)

Abgeordneter Dr. Gruber (*fortsetzend*): Kollege Horr, noch eine letzte Bemerkung zu Ihren Ausführungen. Sie haben auch über die schwierige Situation auf dem Arbeitsmarkt im Bausektor gesprochen. Ich glaube, hier sind Ihre Ausführungen durchaus auch zu unterstreichen: Wir alle haben große Sorgen (*Abg. Benya: Da schau her!*), daß auf dem Bausektor die Beschäftigungslage wieder so wird, wie sie im Jahre 1966 noch war, wie sie 1967 nicht mehr war und wie sie auch 1968 nicht mehr war. Aber, Herr Kollege Horr, so katastrophal, wie Sie die Situation dargestellt haben, ist sie auch wieder nicht.

Ich habe hier einen Bericht, den Novemberbericht des Landesarbeitsamtes für Oberösterreich vor mir liegen, also den jüngsten Bericht, den es hier überhaupt gibt. Ich nehme an, daß das in anderen Ländern nicht wesentlich anders sein dürfte. (*Abg. Horr: Nein, nein! — Abg. Deutschmann: Noch schlechter!*) Ich nehme für mich doch auch in Anspruch, etwas dazu zu sagen. Herr Kollege Horr, darf ich Ihnen vielleicht eines auch sagen: Vielleicht könnte es in Oberösterreich hier gerade noch schlechter sein als in anderen Bundesländern, weil wir durch das Auslaufen des Kraftwerksbaues Wallsee-Mitterkirchen eine große Anzahl von Arbeitskräften im Kraftwerksbau nicht mehr weiter beschäftigen konnten und diese Arbeitskräfte natürlich auf andere Sektoren der Bauwirtschaft übergewechselt haben. Daher ist hier eine gewisse schwierige Situation vorhanden.

Es heißt aber in diesem Bericht des Landesarbeitsamtes von Oberösterreich: „Die Beschäftigungslage in Oberösterreich entwickelte sich im November durchaus zufriedenstellend. Durch saisonbedingte Kräftefreistellungen, vorwiegend aus der Land- und Forstwirtschaft, dem Baugewerbe und dem Gastgewerbe, ist zwar der Gesamtbeschäftigtenstand abermals zurückgegangen, jedoch nicht in dem

Dr. Gruber

allgemein befürchteten Ausmaß.“ Es heißt dann weiter: „Die Zahl der vorgemerkten Arbeitsuchenden blieb unter der des Vorjahres.“ Und weiter: „Der Stand an gemeldeten freien Arbeitsplätzen im November lag höher als zum Vergleichszeitpunkt des Vorjahres.“

Das sind doch immerhin Meldungen, aus denen wir entnehmen können, daß es auf diesem Sektor nicht eine Katastrophe gibt, so wie der Kollege Horr das fast gezeichnet hat. (*Abg. Horr: Sie wissen gar nicht, daß zwei Drittel davon in Niederösterreich gewohnt haben!*) Ja, von Wallsee-Mitterkirchen, aber wir haben andere Bauarbeiter auch. (*Abg. Horr: Nein, weil Sie das angeführt haben!*)

Als Abschluß dieses Berichtes darf ich hier zitieren: „Die Beschäftigungslage im Baugewerbe ist dank des günstigen Wetters über die Erwartungen zufriedenstellend.“

Ich glaube, daß wir die Sache nicht auf die leichte Schulter nehmen sollten, daß wir selbstverständlich alles tun müssen, um die Bauwirtschaft im kommenden Jahr wieder so in Schwung zu bringen, wie wir es uns in diesem Hause wohl alle wünschen. (*Abg. Pay: Das sagt ihr jedes Jahr, Kollege Gruber!*) Ich glaube aber, daß sehr viel unternommen wurde, um gerade in dieser Hinsicht das Ärgste zu verhindern.

Ich gebe durchaus zu, Herr Kollege Pay, daß wir auch durch die Umstellung auf dem Sektor der Wohnbauförderung in eine gewisse Schwierigkeit hineingekommen sind, und zwar gerade deswegen, weil die Vergaben eben später gekommen sind, als das in anderen Jahren gewesen ist. Kollege Weikhart wird allerdings bestätigen können, daß noch im Jahre 1967 aus den Bundesfonds, die damals noch Vergaben durchführen konnten, vergeben wurde, was nur möglich war, um den Anschluß für das Jahr 1968 zu finden. Es war das aber allem Anschein nach nicht genug, und so sind wir natürlich auch hier in eine Situation gekommen, wo wir die Klagen der Bauwirtschaft zur Kenntnis nehmen mußten und wo wir ihnen sagen mußten: die Landesregierungen werden von uns aus immer wieder aufgefordert und gemahnt, rechtzeitig die Mittel freizugeben, die ihnen zur Verfügung stehen.

Was nun das Jahr 1969 betrifft, so darf ich hier sagen, daß die Mittel für den Wohnbau, die ja den Ländern zufließen, um 250 Millionen Schilling höher geworden sind, als es die Mittel für das Jahr 1968 waren. Es kommen zu den zweckgebundenen Einnahmen, die auf die Länder verteilt werden, noch 200 Millionen Schilling Anleihe für den Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds und 400 Millionen Schilling für den Wohnhaus-Wiederaufbaufonds dazu.

Ich glaube, damit ist es auch sichergestellt, daß diese beiden Fonds den Verpflichtungen, die sie aus der Vergangenheit zu erfüllen haben, gerecht werden können und daß damit auch die Quote erhöht wird, die den Ländern auf Grund des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 zufließt, weil eben sonst mehr Mittel einbehalten werden müßten, um die Verpflichtungen der beiden zentralen Fonds abzudecken.

Indem Zusammenhang darf ich doch wohl auch sagen, daß die Länder — vielleicht bewußt oder unbewußt — noch gar nicht zur Kenntnis genommen haben oder zur Kenntnis nehmen wollten, welche enorme Geldmittel ihnen im Laufe der Zeit zufließen, die ihnen bisher nicht gehört haben. Es sind nämlich die Vermögen, wenn ich so sagen darf, dieser beiden Fonds, denn die Rückflüsse kommen ja letztlich den Ländern zugute, und es handelt sich immerhin um die Beträge von etwa 8 Milliarden Schilling beim Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds und um 16 Milliarden Schilling beim Wohnhaus-Wiederaufbaufonds. Ich weiß natürlich, daß die Länder darüber nicht frei verfügen können — das wäre ja noch das schönste! —, aber diese Mittel vermehren immerhin das Vermögen der Länder, weil sie ja nicht in eigene Fonds mit Rechtspersönlichkeit einfließen, sondern über das Landesbudget der einzelnen Länder ausgewiesen werden.

Was den Wohnungsbau betrifft, ist uns klar, daß hier eine der Hauptsäulen oder überhaupt die Hauptsäule der Bauwirtschaft vorhanden ist. 34 Prozent des gesamten Bauvolumens werden durch den Wohnbau repräsentiert. Es ist daher auch verständlich, daß die Bauwirtschaft auf die Dotierung des Wohnungsbaues mit besonderem Interesse blickt.

43 Prozent des Wohnbauvolumens wurden bisher von der öffentlichen Hand gegeben. Das ist nicht ganz die Hälfte, aber es ist andererseits auch wesentlich weniger als etwa auf dem Sektor des Straßenbaues, wo ja praktisch alles aus den öffentlichen Haushalten gegeben wird.

Ich habe mir den Minderheitsbericht der Sozialistischen Partei zum Budget angesehen und habe dort über den Wohnungsbau nichts gefunden. Ich entnehme daraus nicht, daß Sie auf diesem Sektor restlos zufrieden sind. Ein solcher Illusionist bin ich nicht, Herr Kollege. (*Abg. Pay: Im Wirtschaftsprogramm steht alles!*) Es ist aber ansonsten so, daß im Minderheitsbericht einfach das zu lesen ist, was im sozialistischen Wirtschaftsprogramm etwas ausführlicher dargestellt ist. (*Abg. Pay: Richtig!*) Daher habe ich mir das sozialistische Wirtschaftsprogramm zur Hand

10698

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Dr. Gruber

genommen und habe mir angesehen, was hier über den Wohnungsbau steht. (*Abg. Hartl: Nicht viel!*) O doch, Herr Kollege Hartl! Ich muß meinen eigenen Fraktionskollegen berichtigen. Es sind hier an drei Stellen Aussagen getroffen. Darf ich mich mit diesen Aussagen kurz kritisch auseinandersetzen.

Zunächst einmal ist auf Seite 37 eine Übersicht über den Bedarf an Infrastrukturinvestitionen enthalten. Da steht: Wohnbauaufwand in einer Fünfjahresperiode 70 Milliarden Schilling. Durchschnittlicher Jahresaufwand 1969 bis 1973 — das immer zu konstanten Preisen des Jahres 1967 — 14 Milliarden Schilling.

Ich glaube, das habe ich richtig zitiert. Nun entnehme ich aber der Vorschau 1969 des Beirates für Bauwirtschaft beim Bautenministerium auf Seite 12, daß bereits im Jahre 1967 in Österreich ein Wohnbauvolumen von 16,6 Milliarden Schilling zu verzeichnen war. (*Abg. Ing. Häuser: Inklusive Privaten!*) Inklusive Privaten. Das ist ja auch bei Ihnen miteingeschlossen. Natürlich! (*Abg. Ing. Scheibengraf: Nein, nein!*) Da haben Sie schlecht studiert! Fragen wir einmal den Herrn Dr. Staribacher, der sich in der Sache besser auskennt. (*Abg. Hartl: Der ist nicht da, bitte!*)

Es ist in der Prognose für 1969 hier ein Wohnbauvolumen von 17,9 Milliarden Schilling ausgewiesen, also wesentlich mehr als im sozialistischen Wirtschaftsprogramm. (*Abg. Wielandner: Dr. Gruber! Das Konzept ist im April 1967 begonnen worden!*) Ja, aber trotzdem müßte für 1967 die richtige Ziffer drinnen sein. (*Abg. Ing. Häuser: Das war immer eure Frage: Wer wird das bezahlen?*) Ich sage sogar, daß hier eine gewisse Uneinigkeit in der Prognose ist, daß man der Meinung ist, dort und da wären vielleicht Bauvorhaben der Städte insbesondere sowohl beim Hochbau wie auch beim Wohnbau ausgewiesen. Die Vorschau bemerkt aber auf Seite 8 ausdrücklich: „Es überlappt sich aber mit dem Hochbauvolumen der größeren Städte, deren kommunaler Wohnbau aus eigenen Budgetmitteln dort noch einmal aufscheint. Es wird vorläufig angenommen, daß er den nicht erfaßten Instandhaltungsaufwand im Wohnbau kompensiert.“

Es dürfte also die Gesamtsumme, die hier ausgewiesen ist, tatsächlich richtig sein, und ich konstatiere, daß bereits im Jahre 1967 mehr an Wohnbauvolumen vorhanden ist, als das sozialistische Wirtschaftsprogramm für die nächsten fünf Jahre verlangt. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Das ist einmal der erste Fehler, der hier vorhanden zu sein scheint. (*Abg. Ing. Scheiben-*

graf: Wie hoch schätzen Sie die Wohnungskosten derzeit pro Wohnung?) Pro Wohnung? Das kann ich nicht sagen, denn es kommt auf die Größe der Wohnung an. Wir können nur sagen, Herr Kollege Scheibengraf — es ist ja auch in einer anderen Stelle darauf Bezug genommen —, daß wir pro Quadratmeter 3500 S annehmen. Ich komme noch darauf zu sprechen. (*Abg. Weikhart: Herr Kollege, das ist im Vorjahr erarbeitet worden!*) Na ja, gut, das ist eine schlechte Ausrede! Ich nehme es zur Kenntnis. (*Abg. Pay: Auf der einen Seite sagen Sie, wir nehmen zuviel, dann wieder zuwenig!*)

Die zweite Stelle, an der vom Wohnungsbau die Rede ist, ist auf Seite 53; hier heißt es abschließend zu diesem Kapitel:

„Diese kurze Darstellung der Lage auf dem Wohnungssektor soll die Ausgangssituation skizzieren, die für die Errechnung des Investitionsbedarfes maßgeblich ist.“ — Also eine Darstellung der Situation. Anscheinend nicht mehr. Es kommen aber dann doch einige Formulierungen vor, die man etwa programmatisch auslegen könnte. Mit diesen möchte ich mich ganz kurz auseinandersetzen.

Zunächst wird, wie das schon der Kollege Horr getan hat, die Zahl der fehlenden Wohnungen mit 160.000 angegeben. Es heißt hier: Nach den Ergebnissen der letzten Haus- und Wohnungszählung sind das 160.000. — Im Entwurf zu Ihrem Wirtschaftsprogramm hat es noch geheißen — das ist auch eine ganz interessante Abänderung —: Trotz großer Anstrengungen sind wir in Österreich auf dem Wohnungssektor noch immer sehr weit von befriedigenden Verhältnissen entfernt. — Das „trotz großer Anstrengungen“ haben Sie gestrichen. Das soll also nicht mehr enthalten sein, obwohl selbst Ihre Minister an diesen Anstrengungen beteiligt waren, etwa die Sozialminister; Sie haben das nicht wahrhaben wollen.

Dann heißt es: letzte und aktuellste Wohnungsstatistik, und Sie berufen sich auf die vom Jahre 1961. Nun, von sehr aktuell kann man in diesem Zusammenhang wohl nicht mehr sprechen. Ihnen allen muß wohl bekannt sein, daß seit dem Jahre 1961 in Österreich auf Grund der bis jetzt schon veröffentlichten Statistiken wenigstens 350.000 Wohnungen noch dazugebaut worden sind. (*Abg. Babanitz: Was ist angefallen an Bedarf? Das haben Sie nicht festgehalten, weil Sie nur jede zehn Jahre eine Statistik haben!*) Nein, Herr Kollege Babanitz! Ich komme noch in einem anderen Zusammenhang darauf zurück. Wir haben ja jetzt auch einen Mikrozensus. Genau den haben Sie in einer anderen Hinsicht

Dr. Gruber

völlig ignoriert, was nämlich auch die Zahl der Mietwohnungen und deren Ausstattung anlangt und so weiter.

Ich konstatiere einmal ganz eindeutig, daß Sie mit Ihrer Darstellung, die Sie in Ihrem Wirtschaftsprogramm geben, um sieben Jahre nachhinken. (*Abg. Ing. Häuser: Diese Statistik müssen Sie mir geben! — Zwischenrufe bei der SPÖ. — Heiterkeit bei der ÖVP.*) Sie hätten neuere Statistiken ohne weiteres zur Verfügung gehabt (*Abg. Babanitz: Von wem?*), nur wollten Sie die nicht haben. Herr Kollege Babanitz! Die Ziffern der jährlich fertiggestellten Wohnungen sind in jeder einschlägigen Literatur herauszulesen. (*Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Es handelt sich hier sicherlich nicht um 160.000 fehlende Wohnungen, es handelt sich sicherlich nicht mehr um 60.000 Barackenwohnungen, denn gerade wir in Oberösterreich haben sehr viele Barackenwohnungen gehabt und haben sie praktisch beseitigt. (*Ruf bei der SPÖ: Aber das stimmt doch nicht, kommen Sie zu uns!*) Schauen Sie! Ich gebe zu, daß da und dort noch einzelne vorhanden sind. Nur hat man beim Amte der oberösterreichischen Landesregierung bei der Wohnbauförderung schon vor Auslaufen der Wohnbauförderung 1954 das Viertel für die Barackenbeseitigung bereits nicht mehr gehabt. Man hat in diesem Stadium bereits nichts mehr ausgegeben. Ein Zeichen dafür, daß das Barackenelend in Oberösterreich im wesentlichen beseitigt war. (*Lebhafter Widerspruch bei der SPÖ.*)

Nun sagen Sie auch hier in Ihrer Darstellung die Situation, daß nur 22,6 Prozent der Wohnungen als gut ausgestattet zu bezeichnen sind. In Ihrem Entwurf hatten Sie noch 21 Prozent. Ich muß Ihnen bescheinigen: Sie haben also fix gearbeitet, Sie haben eine andere Ziffer eingesetzt. Sie haben aber gerade in dieser Hinsicht die neuesten Erhebungen des Mikrozensus 1968, der sich mit dieser Frage beschäftigt hat, einfach nicht erarbeitet. Es ist hier herausgekommen, daß es in Österreich nicht bloß 21 Prozent gut ausgestattete — also solche, in denen Wasser, Klosett und so weiter innerhalb der Wohnung sind —, sondern 47 Prozent solche gut ausgestattete Wohnungen gibt. Es sind also nicht, wie es in Ihrem Programm steht, sanierungsbedürftig 400.000. (*Ruf bei der SPÖ: Wo lesen Sie die Ziffern heraus?*) Woher ich diese Ziffern habe? Das kann ich Ihnen ohne weiteres sagen. In der „Bau- und Bodenkorrespondenz“, Heft 9, ist ein Bericht über den Mikrozensus erschienen, der im Frühjahr dieses Jahres durchgeführt wurde.

Es heißt hier: „Diese erfreuliche Tatsache“ — nämlich das Ansteigen gut ausgestatteter

Wohnungen von 21 auf 47 Prozent — „ist keineswegs allein auf die Neubautätigkeit zurückzuführen. Es müssen vielmehr rund 400.000 Wohnungen des Altbestandes in den letzten sieben Jahren eine Verbesserung ihrer Ausstattung erfahren haben.“ (*Ruf bei der SPÖ: Müssen!*) Ja, weil das die einzige Schlußfolgerung ist, wenn Sie nicht sagen wollen, daß der Mikrozensus eine Spielerei ist und daß wir die Sache ohne weiteres wieder abschaffen können. Ich glaube, so weit werden Sie nicht gehen.

Gerade in diesem Zusammenhang ... (*Abg. Dr. Staribacher: Aber Sie wissen, daß der Mikrozensus sehr umstritten ist! Ich will nicht sagen, daß es eine Spielerei ist, aber sehr umstritten!*) Herr Kollege Staribacher! Wenn er umstritten ist, dann ist die Wohnungszählung oder die Methode der Wohnungszählung des Jahres 1961 noch umstrittener (*Zustimmung bei der ÖVP*), denn damals wurde die Ausfüllung der Fragebogen den Wohnungsinhabern überlassen, während beim Mikrozensus die Ausfüllung der Fragebogen von einem geschulten Personal vorgenommen wurde. Das ist der Unterschied! (*Abg. Dr. Staribacher: Sie sind beide umstritten!*) Aber ich glaube, weniger der Mikrozensus.

Ich komme damit auf ein anderes Problem zu sprechen. Damit ist auch der Beweis geliefert, daß die Altwohnungen doch nicht einfach alle zum alten Eisen gehören und daß man in diese überhaupt nichts mehr investieren dürfe, sondern daß sich gerade bei diesem Althausbestand auch eine Möglichkeit der Sanierung ergibt. Hier haben Sie wieder etwas dazugelernt.

In Ihrem Programm steht auch drinnen (*Ruf bei der SPÖ: Wir lernen und Sie nicht!*), daß Althäuser zu sanieren seien. (*Abg. Ing. Häuser: Möchten Sie nicht einiges vom Koren-Plan in dieser Hinsicht zitieren?*) Ich darf Ihnen sagen, Herr Kollege Häuser: Wir haben unser Programm für die Wohnungspolitik vor der Diskussion zum Wohnbauförderungsgesetz 1968 auf den Tisch gelegt. Wir haben es hier beschlossen, und damit ist für uns zwar das Wohnungsproblem nicht erledigt, aber das Wohnungskonzept ist nicht nur Gegenstand einer zukünftigen Diskussion, sondern bereits eines beschlossenen Gesetzes. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Ich komme noch auf einiges zurück. (*Abg. Ing. Häuser: Sind das die Auswirkungen 1968?*) Sie sagen hier, daß Althäuser auch tatsächlich zu sanieren sind. Das ist etwas, was wir immer gesagt haben; eine Feststellung, zu der Sie sich erst jetzt bequemen. Sie sagen in dieser Darstellung weiters ... (*Abg. Dr. Staribacher: Aber sehr kostspielig,*

Dr. Gruber

Herr Kollege Gruber! Ich habe da auch in jüngster Zeit einen Artikel gelesen, in dem von wissenschaftlicher Seite nachgewiesen wurde, um wieviel die Sanierung alter Häuser billiger kommt, als immer nur neue Häuser zu errichten. Das kann ich Ihnen nachher geben, ich habe es jetzt nicht bei meinen Papieren. *(Abg. Weikhart: Sind Sie mir nicht böse! Es ist ein Unterschied, ob hier ein neues Haus steht oder eine alte Kaluppe! — Weitere Zwischenrufe. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.)* Herr Kollege Weikhart! Ja, aber der Herr Kollege Pay sagte, daß das so teuer ist. Ich entnehme daraus, daß er das für unrentabel hält. Wir sind der Meinung — und Sie sind auch der Meinung —, daß das nicht unrentabel ist, sonst hätten Sie das nicht auf Seite 54 Ihres Wirtschaftsprogramms geschrieben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Sie haben weiterhin die Forderung: Umfassende Neuordnung der gesamten Bauwirtschaft. Der Herr Kollege Horr hat einiges dazu gesagt. Ich glaube, solange nicht etwas Konkretes dazu ausgesagt wird, müssen wir das fast für eine phrasenhafte Floskel halten. *(Abg. Ing. Häuser: Studie vom Beirat! Drei Jahre liegt sie! — Weitere Zwischenrufe des Abg. Dr. Staribacher.)*

Herr Kollege Staribacher! Sie wissen ganz genau, daß inzwischen der Terminplan herausgekommen ist. Es sind auch bereits die Koordinierungsmaßnahmen sehr weit gediehen, und es sind die Vorstudien oder Vorarbeiten für Vergaberichtlinien und so weiter da. Wenn Sie das meinen, ich bin nur ... *(Abg. Dr. Staribacher: Aber das ist nicht viel!)* Herr Kollege Staribacher! Ich gebe zu, daß ich hier etwas provokatorisch gesprochen habe, um Sie aus der Reserve zu locken, was Sie darunter verstehen. *(Ironische Heiterkeit und Zwischenrufe bei der SPÖ.)* Wenn Sie das meinen, dann sind wir uns in diesem Punkte völlig einig.

Nun zu einem anderen Punkt, in dem wir uns auch einig sind, bei dem die Sache aber etwas anders aussieht. Es steht bei Ihnen auch drinnen, daß ein langfristiges Finanzierungskonzept zu erstellen sei. Was verstehen Sie unter langfristigem Finanzierungskonzept? Sie verstehen darunter, daß die Mittelaufbringung zwischen den öffentlichen Haushalten, dem Kapitalmarkt und den Wohnungswerbern zu teilen sei. Ich muß sagen: welch großartige Erleuchtung! *(Ironische Heiterkeit bei der ÖVP.)* Das, was wir im Wohnbauförderungsgesetz 1968 Ihnen schon vorgelegt haben und dem Sie auch im Prinzip zugestimmt haben, daß wir öffentliche Dar-

lehen, Kapitalmarkt und Eigenmittel teilen, das bringen Sie jetzt auf einmal als ein Novum und sagen, es sei ein Finanzierungskonzept zu erstellen. Da gebe ich Ihnen den Rat: Nehmen Sie das Wohnbauförderungsgesetz 1968 her, schreiben Sie es dort ab, und dann haben Sie dieses Konzept! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich darf Ihnen nur eines sagen: Diesen Punkt haben wir, vorausnehmend Ihre Forderung, hier schon besser erfüllt als etwa die Gemeinde Wien. Denn bei der Gemeinde Wien — ich möchte mich jetzt gar nicht kritisch mit dem Wiener Wohnbaufonds auseinandersetzen — ist diese Dreiteilung nicht erfolgt. Dort hat man nur eine Zweiteilung: öffentliche Mittel und Eigenmittel. Der Kapitalmarkt ist dort nicht vorhanden. *(Abg. Weikhart: Sie irren! Wenn Sie es nicht wissen, dann reden Sie nicht! Der Kapitalmarkt wird durch die Zentralsparkasse in Anspruch genommen!)* Ja, durch die öffentliche Hand, durch die Gemeinde Wien! *(Abg. Weikhart: Nein, durch die Privatpersonen! Wenn Sie das nicht wissen, dann bedaure ich sehr, daß Sie darüber reden!)* Herr Kollege Weikhart! Die nehmen es in Anspruch zur Aufbringung der von Ihnen geforderten Eigenmittel. Aber so haben wir das nicht verstanden. *(Abg. Weikhart: Ich nehme an, das ist „provokatorisch“!)* Wir haben das so verstanden, daß zu den Eigenmitteln und zum öffentlichen Darlehen noch der Kapitalmarkt hinzutritt. Sie haben immer gesagt, der Kapitalmarkt sei gar nicht in der Lage, das, was wir von ihm erwarten, zu erfüllen. Und siehe da, er war in der Lage. Der Kapitalmarkt, Herr Kollege Weikhart, hat Ihnen in Ihrem Programm recht gegeben und hat uns recht gegeben. *(Abg. Weikhart: 80 Prozent sind von der Gemeinde Wien!)* Nur haben Sie vor einem Jahr in diesem Punkt uns noch nicht recht gegeben. Und heuer tun Sie es. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Weikhart: Dann fragen Sie die Genossenschaften, welche Schwierigkeiten sie heute noch auf dem Kapitalmarkt haben! Das wissen Sie scheinbar auch nicht!)*

Es geht hier um die Förderung der Kapitalbildung. Und diese Förderung der Kapitalbildung, heißt es hier, sei in die Wege zu leiten, als ob es noch gar keine öffentliche Förderung des Bausparens gäbe und andere Dinge. Die öffentliche Förderung der Kapitalbildung für Wohnbaugelder sei in die Wege zu leiten. Ja was soll denn das heißen? Sie haben ja anscheinend das letzte und das vorletzte Jahr verschlafen. *(Heiterkeit.)*

Nun kommt ein weiterer Punkt in Ihrem Programm. „Ein entsprechendes System der Subjektförderung ist zu schaffen“, heißt es

Dr. Gruber

hier. Es „ist zu schaffen“. In dem Entwurf hatten Sie nicht „ein entsprechendes“, sondern „eine differenzierende Subjektförderung“ sei zu schaffen. Sie sind vielleicht darauf gekommen, daß wir diese differenzierende Subjektförderung ja schon haben. Nun schreiben Sie da ein nichtssagendes Wort hinein: ein „entsprechendes System“ der Subjektförderung ist zu schaffen. Sagen Sie mir bitte, wie dieses „entsprechende System“ aussehen soll, und dann sind wir gerne bereit, mit Ihnen zu diskutieren. Wir glauben nur, wir haben in den Ländern ein solches entsprechendes System bereits gefunden. Wir nehmen für uns in Anspruch, daß wir in Oberösterreich das sozialste System für die Subjektförderung haben. Wir sind nicht der Meinung, wie es bei Ihnen im Entwurf des Wirtschaftsprogramms steht, daß bis zu 15 Prozent des Einkommens zumutbar sei, sondern wir haben eine Differenzierung der Zumutbarkeit von 24, ich glaube sogar in einem Fall von 28 Prozent, des Einkommens bis zu 2 Prozent herunter. Das stellen wir uns als ein soziales System der Subjektförderung vor, aber es ist nicht zu schaffen, sondern es ist bereits da! Sie haben also auch hier nichts anderes zu tun, als sich bei den Ländern zu erkundigen, wie die das gemacht haben. Dann können Sie der Promesse Ihres Programms auch die Erfüllung anschließen. *(Beifall bei der ÖVP.)* So schaut also das aus, was Sie in Ihrem Programm zum Wohnbau zu sagen haben.

Noch zur Frage der Eigenleistung eine Bemerkung. Herr Kollege Scheibengraf hat mich vorhin gefragt: Wie hoch sind die Kosten? Sie wissen ganz genau, wir rechnen heute im Durchschnitt mit 80 Quadratmeter Wohnungseinheit. *(Abg. Ing. Scheibengraf: Das ist überhöht!)* Nun, so überhöht ist das nicht. *(Abg. Ing. Scheibengraf: Freilich, wer kann sich denn eine Wohnung mit 80 Quadratmeter leisten bei den Voraussetzungen, die Sie geschaffen haben?)* Ja, die sind eben besser als die alten Voraussetzungen. *(Abg. Ing. Scheibengraf: Ja, ja!)* Herr Kollege Scheibengraf! Darf ich Ihnen eines sagen: Ich rechne Ihnen das vor, denn im Anschluß an die vorjährige Budgetdebatte hat eine Zeitung geschrieben, es wäre gescheiter gewesen, wenn der Herr Abgeordnete Weikhart und der Abgeordnete Gruber sich nicht über die Finanzierungsmittel unterhalten hätten, wenn sie vorgerechnet hätten, was eine solche Wohnung kostet. Ich tue das jetzt. 3500 S pro Quadratmeter als durchschnittliche Baukosten ergibt 280.000 S für diese Wohnung. Das setzt 28.000 S als Eigenmittel voraus. *(Ruf bei der SPÖ: Wieviel? 28.000 S? Jetzt sind es aber mehr!)* 28.000, 10 Prozent! *(Ruf: Und der Grundanteil?)* Ja,

der Grundanteil ist bei einer Eigentumswohnung zu bezahlen. Aber für die sind Sie ja gar nicht so sehr. *(Abg. Weikhart: Entschuldigen Sie, Sie müssen doch bei einer Genossenschaft auch einen Grundanteil bezahlen!)* Dann verstehe ich nicht, daß man noch eine Mietwohnung will, wenn man den Grundanteil auch bezahlen muß. Dann nehme ich mir ja gleich eine Eigentumswohnung! Dann verstehe ich das wirklich nicht. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Also 28.000 S betragen die 10 Prozent Baukosten. Dann haben Sie eine Belastung, die Sie auf jeden Fall zu tragen haben, das ist die Annuität für das Förderungsdarlehen, das sind insgesamt 280 S für diese Wohnung. Dazu kommen — das gebe ich zu — die Betriebskosten, wenn ich annehme 2 S pro Quadratmeter, dann sind das also um 160 S mehr. Das sind die Kosten, die auf jeden Fall der Wohnungswerber zu tragen hat, denn das, was an Belastung aus dem Kapitalmarktdarlehen erfließt, kann zur Gänze durch die Wohnbeihilfe abgegolten werden. Aber Sie tun geflissentlich so, als ob es keine Wohnbeihilfe gäbe, und ich habe fast den Verdacht, daß man sich da und dort Zeit gelassen hat, Wohnungen nach der Wohnbauförderung 1968 zu vergeben, damit ja im Jahre 1969 keine solchen Wohnungen mehr fertiggestellt werden, damit ja nicht mehr vor dem Wahltermin die Einführung der Wohnbeihilfe am Exempel statuiert werden kann. *(Zustimmung bei der ÖVP. — Abg. Weikhart: Wie der Schelm ist, so denkt er!)* Schelm hin, Schelm her, Herr Kollege Weikhart!

Bezüglich der Eigenleistung hat jüngst ein Politiker gesagt, auch bei jungen Eheleuten dürfe das Auto nicht den Vorrang vor der Wohnung haben. So etwas Ähnliches habe ich hier schon in der Debatte zur Kleinen Wohnungsreform gesagt. Er meinte dann weiter: „Oben die Wohnung ohne Sessel, unten ein sündteures Auto. Man kann nicht das ganze Geld in ein Auto stecken und dann großspurig vom lieben Vaterland die Wohnung samt Einrichtung verlangen. Das ist schamlos.“ *(Ruf: Wer hat das gesagt?)* Das hat Landesrat Schober gesagt, Landesrat der Kärntner Landesregierung. *(Ruf: Das hat der Wedenig auch schon gesagt!)* Er hat es nicht irgendwo gesagt, sondern hat es geschrieben! *(Abg. Eberhard: Vor ein paar jungen Leuten hat er das gesagt!)* Gut, das ist ja gleich, vor wieviel. Ich kann mich nur auf das berufen, was mir an Nachrichten zur Verfügung steht. Es heißt hier: In einem Jugendjournal der SPÖ knüpfte er an Vorschläge für eine bessere Wohnbaufinanzierung für junge Ehepaare scharfe Kritik an bestehenden

Dr. Gruber

Zuständen. — Ich nehme ein Journal immer als etwas Geschriebenes an. Wenn es eine Veranstaltung gewesen sein sollte, nehme ich das gerne zur Kenntnis. Aber ob gesagt oder geschrieben, das ist schließlich dasselbe. Jedenfalls, wenn einer von uns das gesagt hätte, dann würde er an den Pranger gestellt, und es hieße wieder: Was sind das für Wohnbaupolitiker, die den jungen Ehepaaren nicht mehr Entgegenkommen zeigen, als da davon die Rede ist.

In Linz wird nun ein Programm von 1000 Wohnungen fertiggestellt, das außerhalb des Rahmens finanziert wurde; dazu gewährt die Stadt Linz auch Mietzinsbeihilfen. Der Quadratmetermietzins — ich nehme an, einschließlich der Betriebskosten — stellt sich dort auf 15 bis 20 S. Nun sind bereits 400 Wohnungswerber eingezogen, und man hat zur Richtlinie genommen, daß 16 Prozent des Einkommens für die Miete als zumutbar erklärt werden können. Von diesen 400 Wohnungswerbern haben lediglich 100, also 25 Prozent, den enorm hohen Mietzins — das gebe ich zu — von 15 bis 20 S pro Quadratmeter nicht bezahlen können, die anderen 300 sind alle wegen eines zu hohen Einkommens ausgeschieden. *(Zwischenruf bei der SPÖ.)* Schon, aber das ist ein Notwohnungsprogramm der Stadt Linz, um eben mehr Wohnungen auf den Markt zu bringen. Das sind nicht irgendwelche ÖVP-Vereine oder sonst wer gewesen, die diese teuren Wohnungen angeboten haben, sondern die Stadt Linz ist es gewesen. Der Kollege Weikhart war selbst noch mit dabei, als wir diese 1000 Wohnungen vom Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds aus finanziert haben.

So sieht das in der Praxis aus. Man muß doch einmal zugeben, daß die Wohnung auch etwas kostet. Sie selbst haben es ja im Entwurf zu Ihrem Wirtschaftsprogramm festgehalten, indem Sie sagen, bis zu 15 Prozent des Einkommens sei an Zins zumutbar. So weit gehen wir generell gar nicht, weil wir eine Abstufung haben möchten.

Aber es ist eine Tatsache, daß in Österreich lediglich 75 Prozent jener Mittel, die für alkoholische Getränke ausgegeben werden, für den Wohnungsaufwand ausgegeben werden. Nun sagen Sie mir, ob das ein richtiges Verhältnis ist: lediglich 75 Prozent jener Summe, die für alkoholische Getränke ausgegeben wird! *(Abg. Gertrude Wondrack: Da rennen Sie bei uns offene Türen ein!)* Gut, dann kommen wir sehr rasch zueinander.

Ich glaube, nach all dem muß man sagen, daß das, was Sie in Ihrem Programm drinnen haben, eigentlich nichts für die Zukunft ist

(Ruf bei der SPÖ: Mautner Markhof!), sondern daß das, was da drinnen steht, von uns bereits realisiert ist.

Ich darf Ihnen nur das eine noch sagen. Ich hätte noch zu anderen Themen Stellung nehmen wollen, zur Kritik, die von außerhalb der Sozialistischen Partei an dem Wohnbauförderungsgesetz 1968 von Seite der Bauwirtschaft oder auch von Seite des Städtebundes oder der gemeinnützigen Wohnbauunternehmen geübt wird, aber ich glaube, es sind gar keine neuen Gesichtspunkte herauszuholen.

Ich möchte nur abschließend sagen, daß wir erstens einmal einen Appell an die Länder richten, die Verordnungen, die sie erlassen haben, noch einmal auf ihre Gesetzmäßigkeit zu überprüfen, denn die sind nicht alle gesetzmäßig, und die Länder haben leider keinen sehr guten Willen gezeigt, daß sie sich auf den Boden des Gesetzes begeben wollen. Wir appellieren an die Länder weiter, daß diese Verordnungen möglichst einander angenähert werden. Wir glauben, Herr Bundesminister, daß es auch notwendig ist, daß die Wohnbauforschungsmittel möglichst bald, aber natürlich zielführend eingesetzt werden, um eben auch auf diesem Gebiet einen Schritt weiterzukommen.

Wir konstatieren, daß sich die Früchte der Kleinen Wohnungsreform bereits allenthalben zeigen. Die Früchte der Großen Wohnungsreform werden sehr bald sichtbar werden; sie werden positiv sein, und darüber freuen wir uns. *(Lebhafter Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Peter. Ich erteile es ihm. *(Zwischenrufe: Wo ist heute der Tschako? — Abg. Peter: Straßenbau ist nicht so gefährlich! — Heiterkeit.)*

Abgeordneter Peter (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir Freiheitlichen stehen der Amtsführung im Bautenministerium mit großem Vorbehalt gegenüber, nicht zuletzt deswegen, weil auf dem Gebiet des österreichischen Straßenbaues nach unserer Überzeugung eklatante Mißstände vorhanden sind; Mißstände, die man bei einer besseren Planung und einer überlegteren Systematik beseitigen könnte, Mißstände, die vorerst mit der Forderung nach mehr Geld nichts zu tun haben.

Dem Herrn Bautenminister wird vorgeworfen, daß in seinem Amtsbereich ein Kompetenzchaos zwischen dem Bund und den Ländern vorhanden ist. Die Beseitigung dieses Kompetenzchaos würde in erster Linie einer Initiative und erst in zweiter Linie zusätzlicher Mittel bedürfen.

Peter

Man wirft dem Herrn Bautenminister noch vor, daß der Autobahnbau in Österreich ohne Organisationsplan vollzogen wird. Im Augenblick findet die große Straßeninventur Österreichs statt, die mit einer Neubewertung des Bundesstraßennetzes verbunden ist. Diese Tatsachen unterstreichen jahrelange Versäumnisse des Bautenministeriums. War die Ära Bock durch die Fleckerlteppichwirtschaft gekennzeichnet, so ist der Ära Kotzina die Stückerlwirtschaft eigen. Das Fleckerteppichsystem wurde inzwischen auf der Westautobahn überwunden. Der weitere Autobahnbau wird nun unsystematisch nach der Kotzina-schen Stückerlwirtschaft fortgesetzt. (*Zwischenruf des Abg. Regensburger.*)

Das sind Vorwürfe, die nicht wir Freiheitlichen allein erheben, meine Damen und Herren der Regierungspartei. Das sind Vorwürfe, die kompetente Fachleute des Straßenbaues erheben. (*Abg. Glaser: Besser, es kommt immer ein Stückerl dazu als eines weg!*) Natürlich, Herr Abgeordneter Glaser, ist es unvermeidlich, daß angestückelt wird. Auf dem Gebiet des Straßenbaues kann der Grundsatz „alles oder nichts“ sicher nicht praktiziert werden. (*Abg. Staudinger: Genau!*) Ob aber die vorhandenen Mittel optimal eingesetzt werden oder nicht, davon hängt der Erfolg auch auf dem Sektor des Bauwesens ab.

Darüber hinaus müssen wir der Bundesregierung einen Vorwurf machen, der auch für andere Kompetenzbereiche zutrifft: Die Lösung der Dinge, die sich ohne zusätzliche Mittel lösen lassen, dauert zu lange. Wir erwarten von der Bundesregierung eine entscheidendere Initiative, mehr Dynamik, ohne daß wir vorerst nach mehr Geld rufen müssen.

Nicht ausdiskutiert ist die Frage, wo Autobahnen, wo Fernverkehrsstraßen und wo Schnellstraßen am Platze sind. Ich glaube, daß gerade vom Bund dem Problem der Schnellstraßen in die Ballungsräume viel zuwenig Bedeutung zugemessen wird. Hier liegen zumindest Kompetenzlücken vor, die einer ehesten Schließung bedürfen.

Wir haben darüber hinaus mit einer besonderen Schwierigkeit auf dem Gebiet des Straßenbaues zu kämpfen. Früher zeichneten sich beginnende Konjunkturerholungen immer wieder zuerst im Bereiche des Bauwesens ab. Nach dem wirtschaftlichen Rückschlag des Jahres 1967 wird immer mehr erkennbar, daß sich die Konjunktur auf dem Bausektor weit-aus langsamer erholt als in anderen Bereichen der Wirtschaft.

So problematisch die Konjunkturerholung derzeit im allgemeinen ist, so darf man doch festhalten, daß aus der Mengenkonjunktur heraus im Augenblick gewisse Schwierigkeiten

abklingen, ohne daß bisher der Durchbruch von der Mengen- zur Qualitätskonjunktur erfolgt ist. Gerade im Bauwesen sind die Schwierigkeiten noch nicht in einem befriedigenden Ausmaß abgeklungen. Wir stehen vielmehr mit Blickrichtung auf das Jahr 1969 im Baubereich vor neuen Schwierigkeiten, vor allem dann, wenn wir jener Meinung folgen, die der Vorsitzende des Wirtschaftsbeirates, Dr. Klose, jüngst geäußert hat. Dr. Klose befürchtet — und wird zweifelsohne auch recht behalten — für das Jahr 1969 eine gespaltene Konjunktur. Eine Konjunktur, die in verschiedenen Wirtschaftszweigen zum Tragen kommen wird, in anderen Wirtschaftszweigen aber nicht die gewünschten Erfolge erzielen wird.

Da wir es im Baubereich mit einem überaus kapitalintensiven Wirtschaftszweig zu tun haben, kommt es nicht zuletzt darauf an, in welchem Ausmaß das dort eingesetzte Maschinenpotential ausgelastet werden kann. Von einer befriedigenden Auslastung dieses Maschinenpotentials wird unter anderem auch der Erfolg der Bauwirtschaft im Jahre 1969 bestimmt werden.

Ich komme um die Tatsache, Herr Bautenminister, nicht herum, daß es die Bauwirtschaft war, die den verspäteten, nicht zeitgerechten Einsatz der Mittel, die die öffentliche Hand 1968 vorgesehen hat, einer harten Kritik unterzogen hat. In Ihrem Ministerium mangelt es an der erforderlichen Systematik und am notwendigen Zeitplan, die vorgesehenen Budgetmittel zeitgerecht der Bauwirtschaft zur Verfügung zu stellen.

Betreibt Ihr Ministerium wirklich eine konzeptive Wirtschaftspolitik, die dem Wirtschaftstreibenden im Bausektor die Investitionsentschlüsse erleichtert und die ein kalkulierbares Risiko ermöglicht? Fachleute behaupten, daß dieses kalkulierbare Risiko heute zu groß ist, weil eben der Einsatz der verfügbaren öffentlichen Mittel nicht rechtzeitig erfolgt und weil sich aus diesem Mangel eine unzulängliche Auslastung der Maschinenkapazität auf dem Bausektor ergibt. Unter dieser Tatsache leidet die Bauwirtschaft derzeit in besonderem Maße.

Daß Motorisierung und Straßenbau nicht miteinander Schritt halten können, ist eine Binsenweisheit, auf die man hier nicht weiter einzugehen braucht.

Es wäre sehr leicht, den Ruf nach mehr Mitteln zu erheben. Wenn diese Mittel nicht vorhanden sind, kann man nicht einsetzen. Umso mehr muß man aber vom verantwortlichen Ressortchef erwarten, daß er mit Präzision und mit Systematik die verfügbaren Mittel rationell einsetzt. Ich bitte zu bedenken, daß Ihnen die Kreise der Bauwirtschaft, Herr Minister,

10704

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Peter

nach wie vor den Vorwurf machen, daß eine bessere Koordinierung bei der Vergebung von Bauaufträgen durch die öffentliche Hand erfolgen müsse. Dieses Koordinationsproblem hat das Bautenministerium bis zur Stunde nicht gelöst. Wenn Sie jetzt erst an die Neubewertung des Bundesstraßennetzes im Rahmen der großen Straßeninventur herangehen, so wird damit zumindest unterstrichen, daß man Jahre hindurch versäumt hat, diese Aufgabe in Angriff zu nehmen und zu einem positiven Abschluß zu bringen.

Man macht Ihrer Amtsführung, Herr Minister, weiter den Vorwurf, daß öffentliche Mittel ohne klare Rangordnung auf dem Gebiete des Straßenbaues eingesetzt werden. Wir Freiheitlichen sind der Meinung, daß die Frage der Rangordnung bei der Vergabe öffentlicher Mittel von besonderer Bedeutung ist.

Wann also darf die Öffentlichkeit mit einem umfassenden technischen und wirtschaftlichen Konzept für den gesamten Autobahn- und Straßenbau in Österreich rechnen? Es ist zu wenig, wenn der Herr Abgeordnete Helbich heute auf den Leitplan für das Jahr 2000 verwiesen hat. Der Leitplan bleibt graue Theorie, solange er nicht in die Tat umgesetzt wird.

Mein Fraktionskollege Dr. Tongel hat Ihnen heute die Frage vorgelegt, Herr Minister, wann Sie die sich aus den Erfahrungen des Strengbergberichtes ergebenden Konsequenzen in Form klarer Vorschläge dem Nationalrat zur Kenntnis bringen werden. Wir Freiheitlichen müssen darauf bestehen, daß Sie sich in dieser Frage auf einen Termin gegenüber dem Nationalrat festlegen. Es geht nicht an, daß ein Untersuchungsausschuß des Nationalrates nach einer monatelangen umfassenden und mühevollen Tätigkeit zu einem konkreten Ergebnis kommt, daß verschiedene Erkenntnisse gemeinsam erarbeitet und von allen Fraktionen als richtig anerkannt werden, daß aber der verantwortliche Ressortminister schweigt und dem Nationalrat nicht zur Kenntnis bringt, bis zu welchem Zeitpunkt er welche Konsequenzen zu ziehen beabsichtigt.

Wir bitten Sie darüber hinaus, das Ihre dazu beizutragen, daß das derzeit bestehende Kompetenzchaos zwischen dem Bund und den Ländern im Autobahn- und Straßenbau so rasch wie möglich geklärt wird. Je rascher die Entscheidungen erfolgen, umso rascher wird die von mir kritisierte Stückerlwirtschaft abgebaut werden können.

Nach den jüngsten Erfahrungswerten ist auch zu überprüfen, ob die beabsichtigten Autobahnlinien richtig sind beziehungsweise wo man mit dem Fernstraßensystem im Rahmen eines mittelfristigen Programms besser das Auslangen finden kann. Hier lassen Sie, Herr

Bundesminister, die Öffentlichkeit und auch den Nationalrat zu sehr im Dunklen tappen. Sie sollten klar Stellung beziehen und sich nicht immer in einer mißverstandenen Art und Weise gleich persönlich angegriffen fühlen. Es ist nicht so sehr ein Mißtrauen, daß etwa die Dinge hinter den Kulissen Ihres Ministeriums nicht in Ordnung wären. Es ist ein Mißtrauen, das darin begründet ist, daß es das Bautenministerium an der notwendigen Klarheit, an der notwendigen Systematik und in vielen Fällen auch an der notwendigen konkreten Aussage fehlen und mangeln läßt.

Nachdem Ihnen in der ÖVP-Bundesparteileitung nein zu Ihren Finanzierungsvorschlägen gesagt worden ist, frage ich Sie: Worin besteht nach diesem Nein der ÖVP-Bundesparteileitung Ihr Finanzierungskonzept für den weiteren Ausbau des österreichischen Straßewesens? Im Oktober 1968 ist in der Presse die Rede davon gewesen, daß Bautenminister Dr. Kotzina nach neuen Finanzierungswegen sucht. Haben Sie diese Finanzierungswegen bereits gefunden, Herr Bundesminister, beziehungsweise bis zu welchem Zeitpunkt werden Sie in der Lage sein, dem Nationalrat darüber Aufschluß zu geben?

Mit Erklärungen wie jener des Herrn Bautenministers, wir müßten schneller bauen, werden wir der angespannten Verkehrssituation auf den österreichischen Straßen nicht Herr werden. Man kann diese Äußerung höchstens als späte Erkenntnis des Herrn Bautenministers bezeichnen. Wir Freiheitlichen erwarten von Ihnen, Herr Minister, eine konkrete Aussage darüber, wie man in Österreich besser und rationeller planen und zweckmäßiger und billiger bauen kann.

Betrachten wir nur den Ballungsraum Linz—Wels, so wurde dem Schnellstraßenproblem bis zum heutigen Tag in keiner wie immer gearteten Weise befriedigend entsprochen. Diese Verkehrsprobleme der Ballungsräume werden mit einer Beschleunigung sondergleichen zu neuen Schwierigkeiten führen, ohne daß von Ihrem Ressort die entsprechenden Vorkehrungen zeitgerecht getroffen werden.

Ein Rückblick auf den Verlauf der letzten beiden Jahre zeigt auch, daß das Tempo des Straßenbaues unrationell gewesen ist, daß forciert wurde, wo nicht forciert werden sollte, daß aber zögernd gebaut wurde, wo diese Zurückhaltung nicht am Platze war.

Einen besonderen Mangel der letzten Monate lassen Sie mich bitte noch im Zusammenhang mit der Westautobahn erwähnen. Die Baustellen zwischen Wien und Salzburg waren in den letzten Monaten auf der Westautobahn Legion. Am hemmendsten sind die Baustellen

Peter

im Bereich des Bundeslandes Niederösterreich zutage getreten. Nicht zuletzt deswegen, weil die Kennzeichnung dieser Baustellen äußerst mangelhaft ist.

Ich möchte noch kurz auf jene Pressenotiz verweisen, die besagt, daß auf je 20 km auf der Westautobahn in jüngster Zeit eine Baustelle kam. Ob es 20 oder 30 km sind, lasse ich dahingestellt sein. Aber worin bestehen die Ursachen, daß kurze Zeit nach der Fertigstellung dieser Betonstraßen schon wieder derartig viele Baufälligkeiten vorhanden sind?

Eines sage ich Ihnen für den kommenden Winter — so wie im Vorjahr — wieder voraus, Herr Bautenminister: daß die Räumung der Autobahn in Niederösterreich im kommenden Winter genauso mangelhaft sein wird wie in den vorangegangenen Jahren. Wir haben uns im letzten Jahr in mehreren mündlichen Anfragen über dieses Thema unterhalten. Ich befürchte, daß neuerdings nicht die notwendigen Vorkehrungen getroffen worden sind, um wirksame Abhilfe zu schaffen.

Ferner trägt die Straßenverwaltung auch das Ihre durch unüberlegtes und oft unmotiviertes Aufstellen von Verkehrsschildern dazu bei, Verkehrsfällen zu errichten.

Ich bin der Meinung, Herr Minister, daß Sie außerhalb des Parlaments über Ihre Pläne außerordentlich viel, im Parlament aber über Ihre Vorstellungen zu wenig sprechen. Auch das ist ein Grund, warum wir Freiheitlichen dieser Haushaltsgruppe die Zustimmung nicht erteilen können. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Deutschmann. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Deutschmann** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte vorerst kurz auf die beiden oppositionellen Vorredner eingehen.

Der Herr Abgeordnete Peter war mit seiner Formulierung, betreffend den Herrn Bautenminister und das Ministerium, etwas vorsichtiger, als wir das vom Herrn Abgeordneten Horr erfahren mußten. Herr Abgeordneter Horr hat mit seiner sonoren Stimme und seiner behäbigen Art gemeint: in diesem Ministerium klappt überhaupt nichts mehr. Ich wollte eigentlich den Herrn Abgeordneten Horr fragen, ob in dieser Pauschalverdächtigung auch der Wasserwirtschaftsfonds und dessen Agenden, die das Ministerium verwaltet, mit begriffen sind. Denn wenn das sein sollte, so müßte ich ihn fragen, warum er denn in der Begutachtungskommission des Wasserwirtschaftsfonds sitzt. Mir ist bekannt, daß dort immer alle Beschlüsse einstimmig gefaßt worden sind.

Deshalb mutet es ein bißchen komisch an, wenn man einfach herausgeht und die Meinung vertritt: Alles ist schlecht, nichts ist etwas wert. Ich glaube, so leicht kann man es sich als Opposition nicht machen.

Ich möchte aber auch auf etwas eingehen, was vor einigen Tagen der Herr Abgeordnete Müller im Rahmen der Debatte zum Kapitel Handel von dieser Stelle aus gesagt hat. Ich habe mir das stenographische Protokoll geholt, er spricht mehrmals von Lüge in diesen damaligen Ausführungen.

Herr Abgeordneter! Ich muß das wirklich deshalb bedauern, weil man feststellen kann, daß gerade das Bautenministerium und der Wasserwirtschaftsfonds wirklich sehr großzügig am Burgenland gehandelt haben. *(Abg. Müller: In der Koalitionszeit!)* Ich habe auch diese Aufstellung hier, und es tut mir eigentlich sehr leid, daß Sie von Ihren Kuratoriumsmitgliedern nicht aufgeklärt worden sind; auch Herr Staatssekretär Weikhart sitzt ja in dieser Begutachtungskommission. Alle Beschlüsse — ich möchte das noch einmal erwähnen — sind einstimmig gefaßt worden. *(Abg. Haas: Es ist in der letzten Fragestunde geklärt worden, daß das nicht so ist!)*

Sie, Herr Abgeordneter Müller, werden ja auch Bescheid wissen, daß in der Frage Burgenland sogar ein Prüfungsgutachten einer Unterkommission verlangt worden ist. Bei dieser Unterkommission sind ja nicht Geringere als der Herr Abgeordnete Horr und Ihr Finanzreferent Vogl dabeigewesen. Auch dieses Gremium hat damals einhellige Beschlüsse gefaßt. Anwesend war ja auch der Herr Abgeordnete Robak, der auch in einer Anfrage diesbezüglich Stellung bezogen hat. *(Zwischenruf des Abg. Robak.)*

Ich möchte kurz darauf eingehen, denn meine Zeit ist ja begrenzt. Bis zum Jahre 1966 sind sehr wesentliche Mittel, aber nicht als Kredite, sondern als echte Beihilfen, als nicht-rückzahlbare Zuwendungen dem Lande Burgenland zur Verfügung gestellt worden. Im Jahre 1966 waren es noch 3,274.000 S, im Jahre 1967 waren es 784.000 S.

Wenn man sich darüber aufregt, daß im Jahre 1968 dem Burgenland noch nichts zuerkannt worden ist, dann muß ich Sie folgendes fragen: Warum haben Sie nicht früher einen Antrag eingebracht? Wann, glauben Sie, daß die Annahmeerklärung des Wasserleitungsverbandes Nördliches Burgenland im Bundesministerium eingetroffen ist? Was glauben Sie? Am 11. Dezember dieses Jahres! Und am 13. Dezember dieses Jahres wurden dem Burgenland schon Mittel zuerkannt! Und nicht wenig: Es sind 9 Millionen Schilling! Sie sehen ... *(Abg. Robak: Das ist eine Lüge, was Sie hier erzählen!)*

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Ich bitte, meine Damen und Herren, sich mit den Ausdrücken etwas zurückzuhalten.

Abgeordneter Deutschmann (*fortsetzend*): Sie können sich selbst überzeugen, Sie können bei den Ministerialbeamten nachfragen, Sie werden die Feststellung machen, daß das, was ich gesagt habe, stimmt. Dies wollte ich nur zur Steuerung der Wahrheit sagen, weil man ja immer wieder sehr gerne den Beweis erbringen will, daß die Bundesregierung nicht in der Lage und nicht bereit ist, auf diese Probleme einzugehen.

Hohes Haus! Ich möchte aber heute zu den Fragen der Wasserwirtschaft, der Wassereinhaltung sprechen und mich selbstverständlich auch mit dem Wasserwirtschaftsfonds auseinandersetzen.

Ich gestatte mir vorerst einige allgemeine Bemerkungen. Sie wissen ja, daß das Aufgabengebiet in dieser Hinsicht sehr weit ist, daß es sehr schwierig ist, daß es aber auch notwendig ist, daß dieses Problem behandelt und einer Lösung zugeführt wird.

Es muß uns allen klar sein, daß das Wasser immer die Quelle allen Lebens ist und es auch in weiterer Folge sein wird. Sowohl zur Erzeugung von Brot wie auch zur Erzeugung von Stahl braucht man Wasser. Wir müssen feststellen, daß der tägliche Verbrauch an Wasser enorm gestiegen ist, daß der Wasserverbrauch immer mehr und mehr steigt. Ich möchte Sie in meinen Ausführungen nicht mit vielen Zahlen belästigen, aber einige Zahlen sind doch angebracht, daß man sie in diesem Hohen Hause bekanntgibt.

In Österreich werden an Trinkwasser jährlich 600 Millionen Kubikmeter benötigt, das ist eine sehr ansehnliche Menge. Dazu kommt noch der Wasserverbrauch der österreichischen Industrie mit 1,4 Milliarden Kubikmeter. Ich glaube, diese beiden Zahlen beweisen, daß das Wasser eine sehr große Bedeutung hat und daß wir alles unternehmen müssen, damit wir nicht einmal feststellen, daß die Wasserreserven immer kleiner und kleiner werden und daß man nicht in der Lage ist, Wasserreserven wieder aufzubauen; sie müssen im notwendigen Ausmaß für Mensch und Tier zur Verfügung stehen.

Aus dieser Erkenntnis heraus, meine sehr geehrten Damen und Herren — und das ist wieder ein Beweis dafür, daß dieses Problem nicht nur ein österreichisches, sondern ein gesamteuropäisches, ich möchte sagen, ein weltweites ist —, hat man am 6. Mai 1968 im Europarat in Straßburg eine Wassercharta erlassen, in der man in zwölf Punkten das sagen will, was notwendig ist, um das Wasser für die Menschheit zu erhalten. Ich will Sie

nicht mit diesen zwölf Punkten belasten, ich möchte nur zwei Punkte herausgreifen. Daraus werden Sie sehen und feststellen, wie wichtig das Problem Wasser überhaupt ist und daß man wirklich alles unternehmen muß, damit der Wasserhaushalt in Ordnung bleibt.

Der erste Punkt heißt: „Ohne Wasser gibt es kein Leben, Wasser ist ein kostbares, für den Menschen unentbehrliches Gut.“

Der vierte Punkt lautet: „Die Qualität des Wassers muß den Anforderungen der Volksgesundheit entsprechen und die vorgesehene Nutzung gewährleisten.“

Ich will Sie nicht mit den anderen Punkten belasten. Ich wollte damit nur beweisen, wie wichtig das Wasser ist. Ich könnte Ihnen genug Pressestimmen vorlegen, die sich mit dem Problem Wasser beschäftigen.

Jetzt zu uns nach Österreich. Was macht man bei uns in Österreich, um dieses Problem wirklich so zu lösen, daß man in späterer Zeit sagen kann, daß die Vertreter des Volkes die Situation rechtzeitig erkannt haben?

Ich möchte damit beginnen, daß wir eigentlich im Jahre 1948 mit dem Wasserbautenförderungsgesetz den ersten Schritt getan haben. Heute nach 20 Jahren können wir feststellen, daß Bund, Länder und Gemeinden beträchtliche Mittel für wasserwirtschaftliche Maßnahmen bereitgestellt haben. Wir sind stolz darauf, nach diesen 20 Jahren feststellen zu können, daß wir nicht weniger als 5.420 Millionen Schilling verbaut haben. In diesen 20 Jahren hat der Bund durch Zuschuß von Bundes- beziehungsweise Fondsmitteln nicht weniger als 2.197 Millionen Schilling bereitgestellt. Ich glaube, das muß gesagt werden.

Jetzt möchte ich etwas in diesem Hohen Hause feststellen, was Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren von der Opposition, wahrscheinlich nicht freuen wird. In den letzten drei Jahren der Alleinregierung konnten mehr Mittel bereitgestellt und konnte mehr geleistet werden als in den 17 letzten Jahren vorher. Ich glaube, das muß gesagt werden, und ich hoffe, daß Sie so ehrlich sind, das anzuerkennen, und daß Sie dazu bereit sind, das auch der Öffentlichkeit mitzuteilen. (*Beifall bei der ÖVP.*) In diesen 17 Jahren, meine sehr geehrten Damen und Herren, sind 939 Millionen als Bundesmittel zugeschossen worden, in den letzten drei Jahren waren es 1,2 Milliarden. Sie sehen, daß die Bundesregierung den Beweis dafür erbracht hat, daß sie schwerpunktmäßig dieses Problem zu einem Problem der österreichischen Bundesregierung gemacht und wohl erkannt hat, daß es notwendig ist, sich dieses Problems anzunehmen.

Deutschmann

Ordnungshalber möchte ich aber auch erwähnen, daß wir zurzeit noch einen gewissen Nachholbedarf haben. Zurzeit liegen im Bundesministerium für Bauten Anträge für zirka 9 Milliarden Schilling. Sie sehen, daß hier noch sehr viel zu tun sein wird. Wenn wir den Wirtschaftsplan des Jahres 1969 betrachten und sehen, daß 730 Millionen Schilling zur Verfügung stehen, so müssen wir feststellen, daß wir 14 Jahre lang einen Betrag in der Höhe von 730 Millionen Schilling jährlich benötigen werden, um diesen Anträgen gerecht zu werden und zu trachten, den verschiedensten Fondswerbern entgegzukommen.

Jetzt gestatten Sie mir, meine sehr geehrten Damen und Herren, kurz ein sehr aktuelles Kärntner Problem anzuschneiden. Es ist dies die Reinhaltung unserer Kärntner Seen. In den letzten Jahren ist sehr viel darüber gesprochen und geschrieben worden. Man hat sehr oft den Eindruck gehabt, man will das Kärntnerland, das als Fremdenverkehrsland gilt, durch diese Gespräche und durch diese Schreibweise schädigen.

Man hat in den Vordergrund gestellt: Rotalgen in den Kärntner Seen sind gesundheitsschädigend, und so weiter. Gott sei Dank hat der Spruch wieder recht bekommen: Es wird nicht so heiß gegessen, wie gekocht. Ich glaube, daß sich dieses Gespenst der Rotalgen verflüchtigt hat, man hat aber selbstverständlich in diesem Zusammenhang Maßnahmen gesetzt, um diese Seen reinzuhalten. Ich möchte in diesem Zusammenhang dem Bundesministerium für Bauten für die Unterstützung herzlichst danken. Die Kärntner haben sich ja sehr oft in diesem Ministerium eingefunden und haben um Hilfe ersucht. Ich glaube, daß uns diese Hilfe zugekommen ist.

Abschließend, meine sehr Geehrten, möchte ich noch ein weiteres Problem zur Sprache bringen. Mir ist bekannt, daß das Wasserbautenförderungsgesetz novelliert wird.

Herr Minister! Ich möchte in diesem Zusammenhang an Sie eine Bitte richten. Es ist uns allen bekannt, daß die Städte und Großgemeinden in den letzten Jahren die Möglichkeit gehabt haben, Mittel aus dem Wasserbautenförderungsgesetz in Anspruch zu nehmen. Aber wer da noch hinten geblieben ist, das sind die Landgemeinden. Ich möchte bitten, daß man bei der Novellierung dieses Gesetzes auch auf die Landgemeinden Rücksicht nimmt, denn die Aufgaben der Landgemeinden wachsen, und die Einnahmen sind stagnierend. Wir Bürgermeister müssen die Möglichkeit haben, uns dieser Pflichtaufgabe einer geregelten Wasserversorgung zuzuwenden. Ich möchte wirklich bitten, Herr Minister,

daß auch den kleinen Gemeinden die Möglichkeit gegeben wird, in Zukunft unter den gleichen Bedingungen wie jetzt Mittel in Anspruch zu nehmen.

Abschließend möchte ich nur noch einen Satz sagen: daß es jeden Österreicher angeht und daß er mithelfen muß, daß wir ein gesundes Wasser für ein gesundes Leben haben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Weikhart. Ich erteile es ihm. *(Abg. Machunze: Jetzt kommt die Kopfwäsche, o je!)*

Abgeordneter **Weikhart** (SPÖ): Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich glaube, Herr Abgeordneter Machunze, gerade dieses Problem, sowohl Straßenbau als auch Wohnungsbau, ist so wichtig und so ernst, daß man darüber nicht unter Umständen Witze zu machen braucht. Das möchte ich nur zur Einleitung sagen.

Es gehört förmlich zur Tradition — das war früher bei Handel und Wiederaufbau und ist jetzt beim Bundesministerium für Bauten und Technik —, daß sich bei den Budgetberatungen das Hauptgewicht einerseits auf den Straßenbau und andererseits auf den Wohnungsbau in der parlamentarischen Behandlung verlegt. Seit vielen Jahren hat die ÖVP und ihre Alleinregierung für beide Sektoren, also für den Wohnbau und für den Straßenbau, Versprechungen abgegeben und manches davon nicht eingehalten oder nicht einlösen können. Für beide Sektoren ist im Budget 1969 aus reinen Budgetmitteln — das möchte ich ausdrücklich betonen — so gut wie nichts enthalten, denn den Straßenbau bezahlt sich letzten Endes der Automobilist, und wir wissen genau, wie zweckbestimmt die einzelnen — ich nenne sie also jetzt — Wohnbausteuern sind, die, praktisch gesehen, eine Durchlauferpost für den Finanzminister darstellen. *(Abg. Dr. Gruber: Deswegen haben wir sie ja zweckbestimmt, damit sie gesichert sind!)*

Ich glaube, der ÖVP-Finanzminister hatte gerade für dieses Jahr und für das vergangene Jahr kein Herz, weder für den Wohnbau noch für den Straßenbau. Waren beispielsweise in der außerordentlichen Gebarung im Jahre 1966 noch 175 Millionen für den Autobahnbau präliminiert, 1967 noch 200 Millionen Schilling vorgesehen und auch noch im Jahre 1968 in Form des Eventualbudgets 300 Millionen Schilling genannt, aber nur die Hälfte davon, also 150 Millionen Schilling, eingelöst worden, so finden wir für 1969 für den Autobahnbau überhaupt keinen Groschen in der außerordentlichen Gebarung.

10708

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Weikhart

Dabei möchte ich noch etwas betonen: In der von Ihnen immer so schlecht genannten Koalitionszeit haben wir noch für den Autobahnbau im Jahre 1965 in der außerordentlichen Gebarung einen Betrag von 300 Millionen Schilling vorgesehen. Wenn wir die Jahre nun zurückgehen, dann sehen wir immer wieder ansehnliche Beträge im Budget zur Finanzierung des Autobahnbaus.

Deswegen vielleicht möchte ich den Herrn Ing. Helbich fragen, wenn er bedauert — und wir alle bedauern es —, daß die Unfallhäufigkeit auf Bundesstraßen fünfmal so hoch ist wie auf Autobahnen: Welche Konsequenzen zieht das Ressort, welche Konsequenzen ziehen die Regierung und der Finanzminister? Praktisch gesehen gibt es überhaupt nichts im Budget für 1969.

Wenn die Regierung aber dennoch prahlt, im Jahre 1969 mehr Gelder zur Verfügung zu stellen als für 1968 — das gilt für beide Bau-sektoren, Straßen- und auch Wohnbau —, dann muß geantwortet werden, daß dieses Mehr, wie ich bereits erwähnt habe, aus den zweckgebundenen Bundesmineralölsteuern stammt, das sich die Autofahrer in der präliminierten Höhe von 4,55 Milliarden letzten Endes selber bezahlen.

Darüber hinaus zahlen ja die Autofahrer, wenn ich die Beförderungssteuer überhaupt außer Ansatz lasse, für das Jahr 1969 an Mineralölgrundsteuer 1 Milliarde, die zehnprozentige Sonderabgabe für die Anschaffung von Kraftfahrzeugen mit 540 Millionen Schilling und die Kraftfahrzeugsteuer mit einem Betrag von 690 Millionen Schilling. Das allein ergibt einen weiteren Betrag von rund 2,2 Milliarden Schilling. Im Gesamtergebnis gesehen zahlen die österreichischen Autofahrer also um rund die Hälfte mehr an Steuern, als jetzt im Budget für den Straßenbau enthalten ist.

Ich möchte sagen, bei den sogenannten Einsparungen, die der Herr Finanzminister vorgenommen hat, kommt letzten Endes auch der Straßenbau unter die Räder. Wir finden nicht einmal die im Eventualbudget zur Hälfte bewilligten 150 Millionen Schilling in der außerordentlichen Gebarung vor. Aber darüber werden einige meiner Freunde noch etwas zu sagen haben.

Für meinen Teil möchte ich bemerken: Was nützen alle salbungsvollen Worte vom Herrn Bundeskanzler bis zu allen Mandataren der Österreichischen Volkspartei? Was nützen die Erklärungen des Herrn Bundeskanzlers in der Regierungserklärung über Modernisierung des Bundesstraßennetzes, über den weiteren Autobahnstraßenausbau im Interesse der Sicherheit, der Kostenersparnis, des Fremdenverkehrs und letzten Endes für die Verbindung

zu unseren Nachbarstaaten? Wir treten seit einiger Zeit im Straßenbau, finanziell bedingt, auf der Stelle, währenddessen unsere Nachbarn ungeheure Anstrengungen machen, um vorwärtszukommen und uns dabei zu überflügeln. Österreich wird durch die Schuld der Österreichischen Volkspartei über kurz oder lang im Straßenbau von seinen Nachbarn überrollt werden. Damit wird aber auch unserem Fremdenverkehr ein vehementer Schaden zugefügt werden. Es ist nun einmal so, daß Worte allein für den Bau nicht genügen. Taten müssen gesetzt werden! Das ist sowohl für die Sicherheit als auch für den Fremdenverkehr notwendig und dienlich für beide Teile.

Und nun, Hohes Haus, möchte ich zum zweiten wichtigen Sektor dieses Kapitels, zum Wohnbau, Stellung nehmen. Auch hier wiederum: der Bundeskanzler, der Herr Vizekanzler, alle Regierungsmitglieder und alle Mandatare und Funktionäre der ÖVP nehmen in ihren Sonntagsreden den Mund voll, daß es dieser Regierung gelungen ist, ein neues, ein modernes Wohnbauförderungsgesetz zu schaffen! Sie meinen, was jahrelang in der Koalition unmöglich war, ist jetzt in der ÖVP-Alleinregierung durchgesetzt und damit eine wichtige Forderung der ÖVP erfüllt worden. Wie schaut das aber nun in Wirklichkeit aus?

Ich betone neuerlich: Das Wohnbauförderungsgesetz 1968 — das haben wir bei den Verhandlungen im Ausschuß, im Hohen Haus, in der vorjährigen Budgetdebatte schon gesagt und müssen es neuerlich aussprechen — ist schlecht und entspricht absolut nicht den Bestrebungen und vor allem nicht der Zielsetzung der seinerzeitigen ÖVP- und SPÖ-Verhandlungspartner, aber schon gar nicht den Erwartungen der Wohnbedürftigen in unserem Lande.

Ist das Versprechen des Herrn Bundeskanzlers Dr. Klaus in seiner Regierungserklärung vom 20. April 1966, dafür zu sorgen, unseren jungen Familien eine ausreichende Zahl von modernen und familiengerechten Wohnungen zu finanziell erschwinglichen Bedingungen zur Verfügung zu stellen, als wichtigstes familienpolitisches Ziel damit nun erreicht worden? Ist im Gesetz jene Vorsorge getroffen worden, um den Wohnbedürftigen, vor allem aber den Einkommensschwachen spürbar in ihrer Geldbörse die Lasten zu erleichtern? Nein! Das wollen wir klar und unmißverständlich hier sagen. Niemals wird dies mit dem neuen ÖVP-Gesetz möglich sein! (Beifall bei der SPÖ.) Ist mit diesem Gesetz die mit Recht kritisierte ungleiche Behandlung der wohnbedürftigen Staatsbürger beseitigt worden? Auch das ist nicht erreicht worden!

Weikhart

Auch das ist nicht der Fall. Auch die immer erwähnten gleichen Startbedingungen kennt dieses Gesetz nicht. In einigen Bundesländern werden verschiedene Bedingungen vorgeschrieben.

Das neue Wohnbauförderungsgesetz 1968 ist im Frühjahr 1967 von der Mehrheitspartei in diesem Hohen Hause beschlossen worden und mit 1. Jänner dieses Jahres in Kraft getreten. Wenn wir eine Zwischenbilanz ziehen, müssen wir sagen: die Unklarheiten in diesem Gesetz haben sich im ersten Jahr verheerend ausgewirkt. Ich möchte einige Beispiele nennen.

Die „Salzburger Nachrichten“ vom 27. November: „Gesundschrupfen der Bauvereinigungen beginnt. ‚Neue Heimat‘ Linz hat Aufnahme-stopp“. (Abg. Dr. Gruber: Was soll denn das heißen?) Ganz einfach. Ich muß es vorlesen, Herr Abgeordneter, wenn Sie das wissen wollen. (Abg. Dr. Gruber: Am Klagenfurter Verbandstag wurde das als ein Programm verkündet!) Verzeihen Sie, lassen Sie mich das jetzt vorlesen, wenn Sie es schon haben wollen.

„Die ‚Neue Heimat‘ ist keineswegs die einzige personalsparende Baugesellschaft Oberösterreichs, ähnliches wird von großen und kleinen gemeinnützigen Bauvereinigungen gemeldet. Die Ursache ist im Wohnbauförderungsgesetz 1968 zu finden, das bekanntlich die privaten Bauwerber wesentlich stärker als bisher berücksichtigt.“

Das ist nicht unsere Zeitung, sondern die „Salzburger Nachrichten“.

Wir haben, vom 28. November datiert, ebenfalls die „Salzburger Nachrichten“: „Katastrophenwinter für Bauwirtschaft erwartet. Nach Bauarbeitergewerkschaft und Arbeiterkammer warnt neuerlich Bauverband. Maßnahmen zu spät.“ Auf der gleichen Seite:

„Arbeitslosenrekord? Seit Monaten rennt die Salzburger Bauwirtschaft gegen behördliche Barrikaden an. Unternehmer und Arbeiter sind sich einig in der Sorge um die immer schlechter werdende Auftragslage. Konkret: Ein Viertel bis zur Hälfte der Bauarbeiterschaft im Land Salzburg wird während der Wintermonate arbeitslos sein. Eine vergleichbare Situation trat letztmals vor 15 Jahren ein. Das war im Winter 1953/54, als 23 Prozent der Bauarbeiterschaft arbeitslos waren. Damals sprach man von einem Katastrophenwinter. Und jetzt befürchtet man die Steigerung dieses traurigen Rekordes. Kein Wunder, daß die Interessenvertretungen des Baugewerbes und die Gewerkschaft Feuer schreien.“

Auch das steht in den „Salzburger Nachrichten“.

Ich habe bereits beim Kapitel Bundeskanzleramt auf den jüngsten Fachverbandstag des Baugewerbes hingewiesen, der dem Ernst der Situation im Baugewerbe Ausdruck verlieh. In der vorgelegten Resolution heißt es unter anderem:

„Das Wohnbauförderungsgesetz 1968 hat die Erwartungen der Bauwirtschaft, die in diese Neuordnung gesetzt wurden, weithin nicht erfüllt. Der Fachverbandstag verlangt eine Vereinfachung und Vereinheitlichung in der Abwicklung des öffentlich geförderten Wohnbaues und eine klare Bindung an das Gesetz.“

In einem Vortrag auf diesem Kongreß, auf diesem Verbandstag wird ausgeführt: „Sinkendes Bauvolumen, fallende Investitionen, abnehmende Beschäftigungszahlen und ein rapides Ansteigen der Konkurse ... sind unübersehbare Alarmzeichen.“ Auch das steht in dieser Zeitung, die absolut keine Gewerkschaftszeitung ist, möchte ich ausdrücklich sagen.

Weiter heißt es in einem recht aufschlußreichen Referat des Herrn Bundesinnungsmeisters Dipl.-Ing. Molzer:

„Die Struktur der österreichischen Bauwirtschaft zeigt, daß zahlenmäßig die Klein- und Mittelbetriebe vorherrschen. Hiemit ist aber auch unterstrichen, welche große Bedeutung der Wohnungsbau für die österreichische Bauwirtschaft hat. Eine geringe Schwankung des Auftragsvolumens, Verzögerungen der Vergabe oder eine Drosselung des Wohnbaues überhaupt hat speziell für die Klein- und Mittelbetriebe katastrophale Folgen.“

Herr Ing. Molzer sagte weiter: „Die Bauwirtschaft ist vom Wohnbauförderungsgesetz 1968 im großen und ganzen zutiefst enttäuscht, nicht sosehr, was die Anlage des Gesetzes betrifft, sondern vielmehr, was die Bundesländer aus der Wohnbauförderung 1968 gemacht haben.“

Ich möchte dazu einige Bemerkungen machen. (Zwischenruf des Abg. Dr. Gruber.) Nein, nein, der Herr Bundesinnungsmeister wird uns recht geben! Das ist klar!

Wir haben bei der Behandlung dieses Gesetzes darauf aufmerksam gemacht, daß die Ursache nicht allein bei den Ländern liegt, sondern die Ursache liegt im Gesetz. Wir haben damals bei der Beratung ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht.

Auch aus dem Referat des Bundesinnungsmeister-Stellvertreters Ing. Veit kommt die tiefe Unzufriedenheit mit dem neuen Gesetz zum Ausdruck. Er behauptet, daß sich fast kein Bundesland buchstabengetreu, ja nicht einmal sinngemäß an das neue Wohnbauförderungsgesetz gehalten hat.

10710

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Weikhart

Auch damals haben wir darauf aufmerksam gemacht, daß dieses Gesetz eine Klarheit vermissen läßt, daß es eine zu große Spanne offenläßt und daß man unter Umständen verschiedene Dinge hinein- oder herausgeben kann. Jetzt sehen wir sehr deutlich, wie sich die Entwicklung in der Praxis zeigt.

Da habe ich eine Sankt Pöltner Zeitung, es ist die ÖVP-Zeitung für Sankt Pölten. (*Abg. Kern: Es gibt keine ÖVP-Zeitung in Sankt Pölten!*) Verzeihen Sie! „Die Niederösterreichischen Nachrichten“, Ausgabe Sankt Pölten. (*Abg. Kern: Das ist keine ÖVP-Zeitung!*) Eine sozialistische Zeitung ist es auf keinen Fall!

Hier hört und liest man ebenso: „Wie man sieht ...“ — ich will Sie mit allen Details gar nicht beschäftigen —: „Wie man sieht“ — so auf Niederösterreich gemünzt —, „wurden bei dieser kleinen Gesetzesumgehung Elemente der Subjektförderung eingebaut.“

Das heißt: Durch die Unklarheit des Gesetzes suchen sich die Länder heraus, was sie eben für sich als notwendig erachten.

Auch Herr Ing. Veit spricht von einer völligen Uneinheitlichkeit der zugelassenen Wohnungsnutzflächen. Er kritisiert beispielsweise: In Vorarlberg ist für eine dreiköpfige Familie eine Nutzfläche mit 90 Quadratmeter vorgesehen, in Tirol mit 80 Quadratmeter, in Salzburg und Steiermark mit 75 Quadratmeter, in Wien, Niederösterreich und Kärnten mit 70 Quadratmeter und im Burgenland mit 65 Quadratmeter. Er fordert eine Vereinheitlichung dieser Bestimmung im Sinne einer gerechten Familienpolitik.

Ich erinnere Sie nur daran, daß wir auch bei den Beratungen im Ausschuß sehr deutlich darauf aufmerksam gemacht haben: Begonnen hat es schon mit dem Darlehen bis 60 Prozent. Wir haben uns dagegen entschieden zur Wehr gesetzt, denn das Wort „bis“ ist ein Gummiband, und wir werden nun in dem einen Land das und in einem anderen Land jenes in der Praxis erleben. Wir werden keine Vereinheitlichung, keine einheitlichen, klaren Startbedingungen erreichen, die wir durch mehr als zehnjährige Verhandlungsdauer immer wieder als die Zielsetzung in dieses Gesetz hineinnehmen wollten. Kein Wort ist etwa davon zu hören. (*Zustimmung bei der SPÖ.*) Die „Mehreren“ haben sich über unsere Einwände auch in dieser Beziehung hinweggesetzt.

Jetzt möchte ich aber dazu sagen: Laden Sie jetzt — wo dieser Gesetzespfusch auch in der Praxis sichtbar geworden ist — nicht einfach alle Schuld auf die einzelnen Bundes-

länder ab. Denn die Schuld trägt diese unfähige ÖVP-Regierung, die diese Vorlage seinerzeit im Ministerrat behandelt und ihr zugestimmt hat. Die Schuld trägt die ÖVP im Hohen Haus, die dieses Gesetz nur mit Ihren Stimmen genehmigt und auch beschlossen hat. (*Abg. Dr. Gruber: Die nehmen wir auf uns!*)

Aber, meine Damen und Herren von der ÖVP! Unzufrieden ist nicht allein die Bauwirtschaft, unzufrieden sind nicht nur die Wohnbedürftigen, auch die gemeinnützigen Bauvereinigungen — und das bin ich gerade den großen Leistungen dieser gemeinnützigen Bauvereinigungen schuldig, es hier zu sagen — üben harte Kritik an diesem Gesetz. Dieses Gesetz gibt jedem Spekulant die Möglichkeit, öffentliche Wohnbauförderung für sich in Anspruch zu nehmen und damit zum Nachteil der Wohnbedürftigen Geschäfte zu machen. Wir haben immer wieder davor gewarnt, aber unsere Warnung wurde in den Wind geschlagen. Dieser Gesetzespfusch — Wohnbauförderungsgesetz 1968 genannt — schützt die Geschäftemacher und benachteiligt unsere bewährten gemeinnützigen Bauvereinigungen.

Die steigenden Baukosten und die steigenden Baugrundkosten — denn wir reden ja immer nur von den reinen Baukosten und vergessen ganz ... (*Abg. Dr. Gruber zeigt dem Redner eine Zeitschrift.*) Ich komme schon dazu, gut, daß Sie mich darauf aufmerksam machen! Darf ich das gleich sagen: Hohes Haus! Ich bin dafür, alle jene Bauvereinigungen — ganz gleich, welche es sein sollten —, die nicht in der Lage sind, von sich aus die gebauten Wohnungen an Wohnbedürftige zu vergeben, die monatelang inserieren müssen, von der Förderung einfach auszuschließen. Noch einmal: Egal, ob sie etwa schwarze oder rote oder rosa oder blaue sein sollten! Dies gleich, damit Sie das wieder einstecken können. Das gleiche habe ich auch bei mir und nehme es auch immer wieder zum Anlaß, darauf letzten Endes hinzuweisen. (*Abg. Dr. Gruber: Eine Gemeinnützige!*) Aber vergessen wir nicht ... (*Abg. Dr. Gruber: Eine Gemeinnützige!*) Natürlich: Gemeinnützige!

Aber vergessen Sie nicht: Jetzt brauchen das keine Gemeinnützigen mehr zu sein, sondern jetzt kann jeder Privatmann das gleiche tun, was da einige ganz wenige machten, denn die Masse unserer gemeinnützigen Bauvereinigungen hat sich bisher korrekt benommen und mit bestem Wissen und Gewissen ihre Arbeit zum Wohle der Wohnbedürftigen durchgeführt. Wir sind den Bauvereinigungen auf jeden Fall schuldig, das im Hohen Hause anerkennend hervorzuheben. (*Beifall bei der SPÖ.* — *Abg. Dr. Bassetti: Sind die anderen unkorrekt?*)

Weikhart

Wo haben Sie diese Beweise? — Zwischenruf des Abg. Dr. Gruber.) Entschuldigen Sie! Die anderen sind keiner Kontrolle in dem Sinne unterworfen, wie es die gemeinnützigen Bauvereinigungen sind. (*Abg. Dr. Gruber: § 32! — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*) Der Herr Präsident mahnt mich?

Präsident: Drei Minuten noch, Herr Kollege!

Abgeordneter Weikhart (fortsetzend): Im Wohnbaugesetz haben wir wohl den § 32 drinnen. Aber Sie wissen ganz genau, daß der Prüfungsverband alle Hände voll zu tun hat und es gerne tut, um überall nach Ordnung, Recht und Korrektheit zu sehen und zu prüfen. Wir können nur dankbar sein, daß überhaupt eine solche Einrichtung existiert. Aber der private Mann, die nicht gemeinnützige Bauvereinigung, ist davon ausgeschlossen. Sie muß gar nicht! (*Abg. Dr. Bassetti: Der bringt seine Wohnung auch nicht an, wenn die Gemeinnützige es nicht kann!*) Das weiß ich nicht! Entschuldigen Sie, das weiß ich ja nicht! Ich mache ja nur darauf aufmerksam, daß in diesen Topf, aus dem bisher die Gebietskörperschaften und die Gemeinnützigen gespeist wurden, die Privathyänen, die damit ihre Geschäfte machen wollen, hineingreifen und aus diesem Topf letzten Endes auch mitessen wollen.

Hier glaubten wir, in der Frage Baukosten und Baugrundkosten mit den damaligen Verhandlungspartnern — noch einmal: ÖVP und SPÖ — eine klare Übereinstimmung gefunden zu haben. Es war sowohl Ihnen als auch uns klar, daß die hohen Baugrundkosten, daß die höheren Baupreise, aber nicht nur als Preiserhöhung, sondern schon allein in der Qualitätsausführung höher zu stehen kommen und letzten Endes die Lasten der Wohnungsbedürftigen ins Unerträgliche steigern müssen. Hier waren wir der Ansicht, daß eine Erleichterung gefunden werden muß — davon sind wir ausgegangen, meine Herren —, ohne (*Abg. Fachleutner: Ohne?*) daß das Wohnbauvolumen — wenn Ihnen das lächerlich vorkommt, Herr Abgeordneter Fachleutner, bedaure ich Sie sehr —, ich möchte sagen, ohne daß das Wohnbauvolumen verringert werden muß. (*Abg. Kern: Herr Abgeordneter Weikhart! Sind die Baukosten vor 1966 nicht gestiegen?*) Das ist ja dabei entscheidend gewesen. Mit diesem Problem hat man sich in Dutzenden von Sitzungen beschäftigt.

Es ist 17 Uhr. Herr Präsident! Mit Ihrer Genehmigung unterbreche ich also meine Ausführungen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident: Gemäß § 73 Abs. 2 unterbreche ich jetzt um 17 Uhr diese Debatte.

Dringliche Anfrage der Abgeordneten Weikhart, Moser und Genossen an den Bundesminister für Justiz und an den Bundeskanzler betreffend gerichtliche Vorerhebungen gegen den Herrn Bundesminister Dr. Kurt Waldheim wegen des Verdachtes strafbarer Handlungen

Präsident: Wir gelangen zur Behandlung der dringlichen Anfrage. Ich bitte zunächst den Schriftführer, Herrn Abgeordneten Machunze, die Anfrage zu verlesen.

Schriftführer Machunze: Dringliche Anfrage der Abgeordneten Weikhart, Moser und Genossen an den Bundesminister für Justiz und an den Bundeskanzler betreffend gerichtliche Vorerhebungen gegen den Herrn Bundesminister Dr. Kurt Waldheim wegen des Verdachtes strafbarer Handlungen.

Der sozialistischen Parlamentsfraktion ist vor kurzem bekanntgeworden, daß seit Monaten gerichtliche Vorerhebungen gegen Bundesminister Dr. Kurt Waldheim wegen des Verdachtes strafbarer Handlungen geführt werden. Der Nationalrat hat Anspruch auf eine rasche Klarstellung dieser Angelegenheit. Deshalb richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Herrn Bundesminister für Justiz die nachstehenden Anfragen:

1. Ist es richtig, daß die zuständigen staatsanwaltschaftlichen Behörden seit Monaten Vorerhebungen gegen den Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten Dr. Kurt Waldheim führen?

2. Wenn ja:

a) Seit wann?

b) Wie lauten die betreffenden Aktenzeichen?

3. Wegen welcher strafrechtlicher Tatbestände werden diese Vorerhebungen geführt?

4. Liegt den Vorerhebungen ein Tatbestand zugrunde, bei dem die strafrechtliche Verbrechensgrenze überschritten wurde?

5. Welche Umstände führten zur Einleitung der Vorerhebungen?

6. Hat die Staatsanwaltschaft die Einleitung einer Voruntersuchung beantragt?

7. Hat die zuständige Staatsanwaltschaft bereits die Vernehmung von Zeugen beantragt?

Wenn ja:

a) Wann?

b) Welche namentlich zu nennenden Zeugen?

8. Haben Sie, Herr Bundesminister, sich von den Ihnen unterstellten Behörden über den Sachverhalt berichten lassen?

Wenn ja: Wann sind diese Berichte erstattet worden?

9. Haben Sie oder der zuständige Oberstaatsanwalt Weisungen erteilt?

Machunze

Wenn ja: Wie lauten diese Weisungen?

10. Haben Sie den Herrn Bundeskanzler über diese Angelegenheit informiert?

Die unterzeichneten Abgeordneten richten darüber hinaus an den Herrn Bundeskanzler die nachstehenden Anfragen:

1. Wurden Sie vom Herrn Bundesminister für Justiz über diese Angelegenheit informiert?

2. Wenn ja: Wann erfolgte diese Information und wie lautete sie?

3. Ist es richtig, daß in dieser Angelegenheit ein Beamter des Bundeskanzleramtes als Zeuge vernommen wurde?

4. Welche Konsequenzen werden Sie aus dieser Angelegenheit ziehen?

5. Werden Sie insbesondere — unter der Voraussetzung, daß der Sachverhalt vom Herrn Bundesminister für Justiz bestätigt wird — die Entlassung des Herrn Bundesministers für Auswärtige Angelegenheiten aus dem Amte beantragen?

Soweit, Hohes Haus, der Wortlaut der Anfrage.

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner** (der während der Verlesung der dringlichen Anfrage den Vorsitz übernommen hat): Ich danke. Ich erteile nunmehr dem Herrn Abgeordneten **Weikhart** als erstem Fragesteller zur Begründung der Anfrage gemäß § 73 Geschäftsordnungsgesetz das Wort.

Abgeordneter **Weikhart** (SPÖ): Hohes Haus! Die Volksvertretung ist heute gezwungen, sich mit einer außerordentlich ernstesten Angelegenheit zu befassen. Die sozialistische Parlamentsfraktion hat Informationen (*Abg. Hartl: Von wem?*) erhalten, daß — wie Sie dem Wortlaut der eingebrachten dringlichen Interpellation entnehmen können — gegen den Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten gerichtliche Vorerhebungen wegen des Verdachtes strafbarer Handlungen anhängig sind.

Bundesminister Dr. Waldheim und weitere Personen sollen im Verdacht stehen, im Zusammenhang mit unrichtigen Abrechnungen bei der Vergütung für Übersiedlungen im Sinne der Verordnung der Bundesregierung vom 29. März 1955, betreffend die Gebühren bei Dienstreisen, Dienstverrichtungen im Dienstort, Dienstzuteilungen und Versetzungen (Reisegebührenvorschrift 1955, BGBl. Nr. 133/55, in der geltenden Fassung) an einer strafbaren Handlung mitgewirkt zu haben.

Ich will mich auf eine nähere Schilderung des Sachverhaltes und auf dessen rechtliche Beurteilung im Augenblick nicht einlassen, da

wir ja in Kürze die Antworten des Herrn Bundesministers für Justiz hören werden.

Hohes Haus! Die sozialistische Parlamentsfraktion hat die der dringlichen Anfrage zugrunde liegenden Informationen bereits vor mehreren Tagen erhalten, und zwar von verschiedenen voneinander unabhängigen Seiten. Die einschlägige Aktenzahl ist uns bekannt.

Es hätte nun, Hohes Haus, zwei Möglichkeiten gegeben: Man hätte entweder die Tatsache, daß ein Spitzenfunktionär in diese Angelegenheit verwickelt ist, zum Anlaß nehmen können, die Sache nur heimlich und vertraulich zu behandeln, sich nur hinter vorgehaltener Hand zu erkundigen und die Angelegenheit möglichst lautlos aus der Welt zu schaffen.

Die zweite Möglichkeit bestand darin, die Angelegenheit hier im Hohen Haus offen zur Sprache zu bringen, die zuständigen Regierungsmitglieder im Sinne der Geschäftsordnung um eine rasche Klarstellung zu ersuchen und weder etwas zu verheimlichen noch etwas zu vertuschen.

Wir haben uns für den zweiten Weg entschieden, denn, Hohes Haus, wäre in diese Angelegenheit nicht ein Regierungsmitglied, sondern ein kleiner Beamter verstrickt, würde niemand auf die Idee kommen, die Angelegenheit nur heimlich und vertraulich zu behandeln.

Es geht daher, Hohes Haus, um die Frage, ob der Grundsatz „aussprechen, was ist“ auch dann Gültigkeit hat, wenn es um höchste Funktionäre der gegenwärtigen Administration geht, oder ob der in weiten Kreisen der Bevölkerung verbreitete Glaube, daß jener Grundsatz gilt, welcher lautet: „Die Kleinen hängt man, die Großen läßt man laufen“, neue Nahrung oder gar Bestätigung findet.

Eine sofortige parlamentarische Erörterung und Klärung des Sachverhaltes ist auch deshalb notwendig, weil im Falle einer Bestätigung des Sachverhaltes durch den Herrn Bundesminister für Justiz eine beschleunigte Fortsetzung des gerichtlichen Verfahrens geboten erscheint.

Sollte sich aber, Hohes Haus, herausstellen, daß die uns zugekommenen Informationen vom Herrn Justizminister nicht bestätigt werden, dann ist es erst recht im Interesse aller Beteiligten gelegen, daß hier im Hohen Hause eine sofortige Klarstellung erfolgt. Ein so schwerwiegender Verdacht darf nicht ungeklärt im Raum stehen bleiben. Unser Land und dieses Hohe Haus hat einen Anspruch darauf, daß Mitteilungen über Erhebungen gegen den amtierenden Außenminister entweder in aller Form und ein für allemal demontiert werden oder, falls sie zutreffen, zu sagen, was geschehen soll.

Weikhart

Wir warten daher auf die Mitteilung, die der Herr Bundesminister für Justiz dem Parlament zu machen hat, wobei die Frage, ob der Herr Justizminister nicht von sich aus das Hohe Haus über ein so gravierendes Ereignis hätte informieren sollen, anstatt zu warten, bis eine dringliche Anfrage eingebracht wird, noch eine gesonderte Stellung einnimmt.

Wir warten in gleicher Weise auf die Stellungnahme des Herrn Bundeskanzlers. Geben Sie dem Hohen Haus eine rasche und umfassende Information zu dieser Angelegenheit.

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister für Justiz Dr. Klecatsky. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Justiz Dr. **Klecatsky**: Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die an mich gerichtete dringliche Anfrage der Herren Abgeordneten Weikhart, Moser und Genossen beantworte ich wie folgt:

Zu Punkt 1: Nach den von mir eingeholten Berichten ist es unrichtig, daß die zuständigen staatsanwaltschaftlichen Behörden Vorerhebungen gegen den Herrn Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten Dr. Kurt Waldheim führen. (*Abg. Hartl: Na also!*) Die Anfrage beruht offenbar auf einer unrichtigen Information. (*Abg. Hartl: Frechheit!*)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Damit werden an sich die zu den Punkten 2 bis 10 an mich gestellten weiteren Fragen gegenstandslos. Ich möchte aber das Hohe Haus über den tatsächlichen Sachverhalt, welcher der den Anfragestellern zugekommenen Information zugrunde liegen dürfte, informieren.

Wegen der Art der Verrechnung von Übersiedlungsgebühren von Bundesbediensteten bei Versetzungen in das Ausland oder vom Ausland ins Inland werden Erhebungen auf Grund einer Anzeige der Wirtschaftspolizei der Bundespolizeidirektion Wien gegen ein vertretungsbefugtes Organ eines Speditionsunternehmens wegen Verdachtes eines betrügerischen Vorgehens gepflogen. Im Verlauf dieser Erhebungen — damit beziehe ich mich auf diese anderen Punkte — wurde auf Antrag der Staatsanwaltschaft Wien vom zuständigen Untersuchungsrichter ein informierter Vertreter der für die allgemeinen dienstrechtlichen Angelegenheiten legislativer Art zuständigen Abteilung des Bundeskanzleramtes über die Auslegung der hier in Betracht kommenden Bestimmungen der Reisegebührenvorschrift als Zeuge befragt.

Zu diesen Erhebungen ist bisher weder von mir noch vom zuständigen Oberstaatsanwalt eine Weisung erteilt worden.

Über den soeben dargestellten Sachverhalt habe ich, soweit ich mich zufolge der mir jetzt zur Verfügung gestandenen Zeit informieren konnte, wie ich mich zu erinnern meine, schon Anfang Oktober dieses Jahres den Herrn Bundeskanzler informiert. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundeskanzler Dr. Klaus. Ich erteile es ihm.

Bundeskanzler Dr. **Klaus**: Hohes Haus! Die im Zusammenhang mit der dringlichen Anfrage der Abgeordneten Weikhart, Moser und Genossen an mich gerichteten Fragen beantworte ich wie folgt:

Die Frage 1 lautet: Wurden Sie vom Herrn Bundesminister für Justiz über diese Angelegenheit informiert?

Hierauf antworte ich: Ich wurde vom Herrn Bundesminister für Justiz über die allgemeinen Erhebungen, von denen der Herr Bundesminister für Justiz in seiner Anfragebeantwortung soeben dem Hohen Hause berichtet hat, informiert.

Die Frage 2 lautet: Wenn ja: Wann erfolgte diese Information und wie lautete sie?

Hierauf antworte ich: Soweit ich mich in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit informieren konnte, war dies Anfang Oktober dieses Jahres. Der Inhalt der Information war der gleiche, über den der Herr Bundesminister für Justiz soeben dem Hohen Hause berichtete.

Die Frage 3 lautet: Ist es richtig, daß in dieser Angelegenheit ein Beamter des Bundeskanzleramtes als Zeuge vernommen wurde?

Darauf antworte ich wie folgt: Zu diesen Erhebungen allgemeiner Art wurde — wie schon der Herr Bundesminister für Justiz berichtet hat — ein Beamter der Dienstrechtsabteilung des Bundeskanzleramtes als Zeuge über die Interpretation der einschlägigen Bestimmungen der Reisegebührenvorschrift befragt.

Im übrigen, Hohes Haus, sind ganz unabhängig von Ihrer Anfrage schon seit Wochen Vorkehrungen für eine einheitliche Handhabung der Reisegebührenvorschrift in die Wege geleitet worden.

Die Fragen 4 und 5 lauten: Welche Konsequenzen werden Sie aus dieser Angelegenheit ziehen? Werden Sie insbesondere — unter der Voraussetzung, daß der Sachverhalt vom Herrn Bundesminister für Justiz bestätigt wird — die Entlassung des Herrn Bundesministers für Auswärtige Angelegenheiten aus dem Amte beantragen?

Hierauf antworte ich, Hohes Haus: Aus der Beantwortung des Herrn Justizministers ging

10714

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Bundeskanzler Dr. Klaus

eindeutig hervor, daß die zuständigen staatsanwaltschaftlichen Behörden keine Vorerhebungen gegen den Herrn Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten führen. Ich sehe daher keinen Grund, aus dieser Angelegenheit Konsequenzen zu ziehen. *(Lebhafter Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Wir gehen nunmehr in die Debatte ein. Ich mache darauf aufmerksam, daß gemäß den Bestimmungen des Geschäftsordnungsgesetzes kein Redner länger als 20 Minuten in dieser Debatte sprechen darf.

Zum Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Moser. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Moser (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Wir haben die Ausführungen des Herrn Bundeskanzlers und des Herrn Bundesministers für Justiz gehört. Ich darf sagen, daß wir diese Erklärungen zunächst zur Kenntnis nehmen.

Lassen Sie mich aber dazu auch eine Feststellung machen! Worum geht es? Aus der Beantwortung der gestellten dringlichen Anfragen ergibt sich, daß zweifellos Untersuchungen und Erhebungen gegen ein Speditionsunternehmen offenbar noch geführt werden, in welchem Bereich auch die Person des derzeitigen Herrn Außenministers zumindest genannt wurde. Von der Tatsache, daß solche Erhebungen laufen, wissen nun — bedauerlicherweise, sage ich dazu — eine Reihe von Leuten, und es wird hintergründig und unterschwellig darüber gemunkelt.

Meine Damen und Herren! Unser aller Interesse, unser Bemühen als Vertreter der österreichischen Bevölkerung muß es aber doch sein, zu fordern und auch dafür zu sorgen, daß in allen Zweigen der öffentlichen Verwaltung lupenreine Verhältnisse herrschen. Uns Sozialisten werden Sie bei diesem Bemühen stets als Bundesgenossen finden.

Meine Damen und Herren! Verstehen Sie doch, daß es uns in dieser Frage überhaupt nicht um eine Person geht *(Widerspruch bei der ÖVP — Abg. Fachleutner: Jeden Minister wollen Sie angehen! Hinterfotzig! Mit der Methode! — Gegenrufe bei der SPÖ)*, sondern uns geht es, meine Damen und Herren, um Klarheit und darum, daß in solchen Fragen nicht hintenherumgeredet und herumgemunkelt, etwas dazugemacht oder weggelassen wird. *(Ruf bei der ÖVP: Das ist der Höhepunkt der Heuchelei!)* Das ist auch der Grund, warum eine sofortige Klärung, ich glaube, im Interesse aller notwendig ist.

Soweit noch Dinge zu veranlassen sind, bitte ich alle, die dazu etwas beitragen können *(Ruf bei der ÖVP: Schämt euch!)*, diese Angelegen-

heit glasklar und in einer Form zu klären, daß kein Schimmer eines Schattens zurückbleiben kann, nicht zuletzt — ich wiederhole es — im Interesse aller Beteiligten. Allerdings — das darf ich auch sagen — erwarten wir nach Abschluß dieser Erhebungen einen entsprechenden Abschlußbericht des Herrn Bundeskanzlers. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Robert Graf. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Robert Graf (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich darf für die Fraktion der Österreichischen Volkspartei in Beantwortung dieser dringlichen Anfrage doch einiges sagen, obwohl die Ausführungen des Herrn Bundeskanzlers und des Herrn Bundesministers für Justiz erwiesen haben, daß die Anfrage in sich zusammengebrochen ist. Denn Sie benützen Untersuchungen, die ein Speditionsunternehmen betreffen, dazu, um eine Anfrage einzubringen, die Sie folgendermaßen formulieren — ich zitiere nur den Punkt 4 mit Erlaubnis des Herrn Präsidenten —: „Liegt den Vorerhebungen ein Tatbestand zugrunde, bei dem die strafrechtliche Verzehrschranke überschritten wurde?“ Hohes Haus! Und das im Zusammenhang mit dem Herrn Minister Waldheim! *(Abg. Mayr: Eine Schande ist das!)*

Nach den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Moser drängte sich mir doch der Vergleich von dem Zöllner und dem Pharisäer auf. Ich bin für glasklar. Herr Abgeordneter! Auch die Österreichische Volkspartei ist für eine glasklare Klärung und für glasklare Verhältnisse. Nur die Methoden unterscheiden sich hier wesentlich voneinander.

Hohes Haus! Ich darf an die Seite der großen Opposition noch einige Fragen stellen beziehungsweise doch einige Feststellungen treffen — völlig leidenschaftslos, bar jeder Polemik, und ohne den naheliegenden Versuch zu unternehmen, mich mit Personen zu beschäftigen. Ich werde das nicht tun. Es würde mich interessieren, meine Damen und Herren von der Linken: Was haben Sie sich wohl gedacht, als Sie die Textierung dieser dringlichen Anfrage fabriziert haben? Was haben Sie sich dabei gedacht? Welchen Dienst, meine Damen und Herren der Linken, haben Sie dem Diplomatischen Corps Österreichs damit geleistet? Es haben ja auch diese Leute Anspruch auf Rehabilitation. Glauben Sie denn, nicht? *(Lebhafter Zustimmung bei der ÖVP. — Abg. Fachleutner: Kreisky soll reden! — Anhaltende lebhafter Zwischenrufe bei der ÖVP. — Abg. Fachleutner: Marxistische Zersetzung!)*

Robert Graf

Hohes Haus! Dazu kommt noch die Methode: Man sucht sich einen heraus, einen Diplomaten, der jetzt dem Außenministerium als Chef vorsteht. Man sucht sich den heraus. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Einen von internationalem Ruf!*) Die Sache ist zu ernst, es wäre verlockend, aber ich glaube es um Ihretwillen und um der Demokratie willen nicht, daß Sie diese dringliche Anfrage in der Hoffnung textiert haben: Irgend etwas wird schon hängenbleiben in Österreich. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Ich unterstelle Ihnen das nicht — noch nicht. Aber eines sage ich Ihnen: daß Presseerzeugnisse in New York vielleicht dem Ansehen nicht nur des Dr. Waldheim, sondern auch der österreichischen Außenpolitik in einer Berichterstattung über Tausende Meilen hinweg schaden werden. Das sage ich Ihnen. (*Abg. Ing. Karl Hofstetter: Denen ist das ja wurscht!*) Das haben Sie damit ausgelöst.

Ich erinnere mich — ich darf das hier sagen —: Bei der gestrigen Justizdebatte hat einer der Herren Redner der SPÖ dem Justizminister Dr. Klecatsky den Vorwurf gemacht, daß Dr. Klecatsky die Öffentlichkeit in einer Frage eher informiert habe als das Hohe Haus. Sie haben, meine Damen und Herren, nicht nur die dringliche Anfrage eingebracht, Sie haben nicht die Antwort des Justizministers abgewartet, den Sie fragen, und Sie haben nicht die Antwort des Bundeskanzlers abgewartet, den Sie fragen. Sie wußten, es kann vor 17 Uhr nicht kommen. Ich darf mit Genehmigung des Herrn Präsidenten die Ausführungen des Sprechers im „Mittagsjournal“ vorlesen, die Schlußsätze im Bericht des Herrn Pfitzner im „Mittagsjournal“ von heute:

„Die große Abrechnung mit dem Verteidigungsminister, die von den Sozialisten immer wieder angekündigt worden war, blieb bisher aus. Vielleicht ist das aber nur eine beabsichtigte Ruhe. Denn inzwischen habe ich erfahren, daß die Sozialisten für heute nachmittag eine ganz andere Bombe vorbereiten. In aller Stille wurde nämlich eine außerordentliche Anfrage eingebracht, in deren Mittelpunkt Außenminister Dr. Waldheim steht. Die Sozialisten wollen erfahren haben, daß gegen den Minister gerichtliche Vorhebungen wegen irgendeines Verdachtes einer strafbaren Handlung liefen, und sie verlangen darüber Aufklärung vom Bundeskanzler und vom Justizminister. Nun, Näheres darüber werden wir wahrscheinlich um 17 Uhr erfahren, denn bis dahin muß nach der Geschäftsordnung die Anfrage spätestens behandelt werden.“

Soweit der Text im „Mittagsjournal“.

Hohes Haus! Sie haben der APA zu Mittag den vollen Text dieser dringlichen Anfrage übermittelt, ohne abzuwarten, was Bundeskanzler und Justizminister dazu zu sagen haben. (*Abg. Mayr: Das ist ja unerhört! — Ruf bei der ÖVP: Eine Schande für Kreisky!*) Ja, meine Damen und Herren! Glauben Sie, daß Sie damit der Demokratie einen Dienst erwiesen haben? (*Abg. Hartl: Rufmörder!*) Glauben Sie, daß Sie damit der Außenpolitik Österreichs einen Dienst erwiesen haben? Ja wo stellen Sie den Konnex her, Hohes Haus? Sind Untersuchungen gegen eine Speditionsfirma Grund genug, dem Ansehen eines Mannes, dem auch Sie, meine Damen und Herren, im Ausland Tribut zollen ob seiner Leistungen für Österreich, von dem man spricht, er könnte der Nachfolger U Thants werden, zu schaden? (*Beifall bei der ÖVP.*)

Meine Damen und Herren! Wenn das der Parlamentarismus ist, der der Galerie und der österreichischen Jugend vorexerziert wird, dann gute Nacht, Hohes Haus, meine Damen und Herren von der linken Seite! (*Neuerlicher Beifall bei der ÖVP.*)

Meine Damen und Herren von der linken Seite! Es ist Ihnen unbenommen, die Regierungspartei zu kritisieren, hart zu kritisieren — selbstverständlich! Aber glauben Sie, wenn das geschieht, daß Sie der ÖVP schaden, wenn Sie einzelne Leute herauspicken in der Meinung: Vielleicht ist doch etwas dran? Förmlich auf der Suche zu sein: Welches Regierungsmitglied könnte denn in irgendeine Sache verstrickt sein, ohne daß sie greifbar ist? (*Abg. Hartl: Ja, das ist ihre Taktik!*) Meine Damen und Herren! Wenn das eine Taktik ist, dann wird der österreichische Parlamentarismus daran zugrunde gehen. Es ist eine tödlich ernste Sache, die wir hier behandeln — nicht nach dem Inhalt, der Inhalt ist untergegangen. Ich würde sagen, die angekündigte Bombe ist eine Stinkbombe, die der linken Seite in die Nase raucht und nicht uns.

Aber allen Ernstes, Hohes Haus: Wenn wir versucht sind und wenn wir im Herbst dieses Jahres versucht waren, zur Außenpolitik und zu Ereignissen, die ganz Österreich betroffen haben, doch eine gemeinsame Schau zu haben im Interesse dieses Landes — ja glauben Sie, liegt es denn im Interesse dieser gemeinsamen Zusammenschau von Problemen, die wir gemeinsam zu meistern haben werden — Sie und wir —, wenn man diese Gangart hier einreißen läßt?

Ich sage Ihnen noch einmal: Ich unterstelle Ihnen noch nicht, daß Sie diese Anfrage in der Hoffnung eingebracht haben, es werde an Waldheim oder an der ÖVP etwas hängenbleiben.

10716

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Robert Graf

Ich komme schon zum Ende, und ich möchte einen sehr, sehr ernststen Appell an Sie richten, ohne Dramatik, im Interesse dieses Landes, im Interesse des Ansehens Österreichs in der Welt und auch seines Außenministers: Befleißigen Sie sich einer Sache, die Sie immer von Journalisten verlangen: Vorher recherchieren und dann schreiben! Recherchieren Sie vorher und bringen Sie dann Anfragen ein, und wenn Sie sie einbringen, textieren Sie sie so, daß sie den Kern der Sache erreichen, ohne außenstehende hochgestellte Persönlichkeiten auch nur in den Verdacht gelangen zu lassen, hier gibt es eine große Oppositionspartei, die glaubt, es sei in etwa nicht alles zimmerrein. Wenn wir in der Welt jenes Ansehen haben wollen, das notwendig ist, daß Österreich als neutraler und souveräner Staat anerkannt wird und anerkannt bleibt, und wenn die Damen und Herren Abgeordneten aller Parteien in internationalen Foren weiterhin gemeinsam agieren sollen, wollen und müssen, dann muß das aufhören, oder wir zerstören das, was wir gemeinsam aufgebaut haben. Ich fordere Sie auf, meine Damen und Herren, im Interesse Österreichs und im Interesse unserer Bevölkerung, Einkehr zu halten, bevor eine Gangart ins Parlament kommt, die Sie beginnen, aber wir alle nicht mehr bremsen können. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Gratz. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Gratz** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Die abschließende Dramatik des Kollegen Graf dürfte, glaube ich, auf ein Mißverständnis zurückzuführen sein. *(Abg. Offenböck: Das Mißverständnis heißt „dringliche Anfrage“! — Ruf bei der ÖVP: Das ist eine Schande! Schämt euch!)*

Darf ich Ihnen jetzt sagen, welches Mißverständnis es ist? Das Mißverständnis besteht einerseits, das muß ich persönlich sagen, in der meiner Ansicht nach unnötigen Dramatisierung einer ... *(Ruf bei der ÖVP: Was heißt „dramatisieren“? — Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Wenn Sie mich bitte ausreden lassen, werden Sie sehen ... *(Erneute Zwischenrufe bei der ÖVP. — Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner gibt das Glockenzeichen.)*

Sie haben mich mitten im Satz unterbrochen. Ich wollte sagen: Das Mißverständnis besteht erstens in der unnötigen Dramatisierung der Einrichtung der dringlichen Anfrage. *(Zwischenruf bei der ÖVP.)* Lassen Sie mich doch bitte erklären, was ich meine, bevor Sie schreien. Ich verlange weder, daß Sie mir recht geben, noch daß Sie einverstanden sind. Ich verlange nur, daß ich Ihnen wenigstens

erklären darf, was ich sagen will, bevor Sie schreien. *(Abg. Altenburger: Weniger arrogant sein!)* Reden Sie nicht immer von Arroganz, wenn ich mich bemühe, meine Gedanken zu erklären.

Ich glaube, daß wir vielleicht durch die jahrzehntelange Praxis die Einrichtung der dringlichen Anfragen unnötig dramatisieren und als eine Art von plötzlichem Gerichtsverfahren betrachten. Die dringliche Anfrage ist eine Einrichtung, wie man rasch Auskunft bekommt. Ich möchte Ihnen ganz ernsthaft einen Grundsatz sagen, den ich persönlich bejahe. Ich bitte, mir das zu glauben.

Es gibt in der Strafjustiz ein Prinzip, das ich 100prozentig für richtig halte, nämlich daß lieber zehn Schuldige freigehen sollen, bevor ein Unschuldiger verurteilt wird. *(Zwischenruf bei der ÖVP.)* Ich glaube, daß im Parlament für die Kontrolle gelten soll, daß man lieber zehnmal öfter fragt, als notwendig ist, als eine einzige für das öffentliche Leben wichtige Frage zu übergehen. *(Beifall bei der SPÖ. — Zwischenrufe bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Ich habe mich bei den Zwischenrufen immer gewundert; ich bitte Sie, mir das eine aufzuklären: Es waren hier Zwischenrufe „Gerüchte“, „Gemünke“, „Rufmord“. Können Sie mir eine Stelle sagen, wo man noch öffentlicher darüber reden kann als im Parlament? Die Gerüchte macht man woanders als hier im Hohen Haus. Ich persönlich verstehe das mit den Gerüchten wirklich nicht.

Mir persönlich ist eines bei dieser Anfragebeantwortung unklar geblieben. Vielleicht könnte man das noch aufklären. Ich werde dann noch dazu kommen. Ich möchte persönlich sagen, daß durch die Anfragebeantwortung, wie sie gegeben wurde, der Herr Bundesminister Waldheim von etwas befreit wurde, was zumindest wir jetzt schon seit Wochen hören. Es gehen nämlich dauernd Gerüchte, daß solche Untersuchungen im Gange sind. *(Zwischenrufe.)*

Ich sage nicht, der Herr Bundesminister Waldheim soll sich bei uns bedanken, das haben Sie mir in den Mund gelegt. Aber ich sage, für uns sind diese Fragen damit beantwortet. Die Antwort wurde gegeben. Gut, meine Damen und Herren. Eine kleine Frage ist mir unklar geblieben. Vielleicht könnte das noch aufgeklärt werden. Was ich nicht verstehe, ist: Es ist in der Frage der Auslegung gewisser Bestimmungen der Reisegebührenvorschrift gesagt worden, wieso hier die Staatsanwaltschaft erhebt. Das weiß ich nicht. Vielleicht könnte das noch aufgeklärt werden.

Gratz

Ich habe mich jetzt eigentlich rasch — ich bitte, mir zu verzeihen, wenn ich auf die Notizen schauen muß — auf die Wortmeldung des Abgeordneten Graf gemeldet. Ich möchte — ich kann Ihre Beurteilung nicht ändern — auf das eingehen, was Sie zur Methodenfrage gesagt haben. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Zehnmal verdächtigen!*) Ich will in gar keine Polemik eingehen. Aber wenn es eine saubere Methode gibt, eine Sache, bevor man sie irgendwo verwendet, zu klären, und zwar eindeutig zu klären, dann ist das hier im Parlament. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Diese Fragestellung nicht! — Weitere Zwischenrufe.*)

Zur Fragestellung möchte ich doch eines sagen. In Wien gibt es ein Sprichwort: Fragen wird man ja noch dürfen. Was das Parlament betrifft, steht das sogar in der Bundesverfassung. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Ob der ein Verbrecher ist oder nicht, gelt!*)

Nur eines möchte ich auch noch sagen: Ich persönlich glaube nicht, Herr Kollege Graf, daß man dadurch, daß man solche Dinge hier vorbringt, Österreich abwertet. (*Abg. Robert Graf: Es kommt auf die Form an! — Weitere Zwischenrufe.*)

Ich will wirklich nicht polemisieren, aber vielleicht findet sich noch eine Gelegenheit, bei der wir einmal diskutieren können, was alles auch Österreich abwertet. (*Abg. Hartl: Euer Verhalten!*) Nämlich Dinge, die man macht und zu denen man sich dann nicht bekennt. Wo man nicht im Parlament fragt, sondern nur bei den Gerüchten bleibt. Wir nehmen immerhin für uns in Anspruch, daß wir den ehrlichen Weg gewählt haben, hierher zu gehen, und nicht weiß Gott wie lange — ich sage das ohne Polemik, ich deute auf niemand anderen — solche Gerüchte verwendet haben.

Ich glaube nur, Kollege Graf, daß es keinen Sinn hat, bei jeder Interpellation davon zu sprechen, was man alles gefährdet: die Demokratie, das Ansehen Österreichs, die Einstellung des Parlaments zur Jugend, zur Galerie, und noch einige andere Dinge. (*Ruf bei der ÖVP: Richtig! — Abg. Dr. Kranzlmayr: Jedenfalls die Integrität! — Abg. Dr. Gorbach: ... der Person! — Abg. Dr. Kranzlmayr: Ja!*) Was kann es Besseres geben, als hier die Fragen so eindeutig zu beantworten, wie sie beantwortet wurden, meine Damen und Herren? (*Abg. Hartl: Wird er entlassen oder nicht? Das ist die Frage!*) Da unterscheiden wir uns jetzt wieder grundsätzlich! (*Abg. Hartl: Das ist eure Methode!*) Da unterscheiden wir uns grundsätzlich! (*Abg. Hartl: Diffamieren! — Weitere Zwischenrufe.*) Jetzt bringen Sie mich mit dem Zwischenruf „diffamieren“ doch dazu: Unsere Methode

ist, hier im Parlament zu fragen, und Ihre Methode ist das, was wir vor einer Woche besprechen mußten: die Hefte, die in Niederösterreich unter dem Tisch weitergegeben werden! Das ist Ihre Methode. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Ich wollte das wirklich nicht bringen, ich habe mich nur gemeldet, weil Ihr Kollege Graf die ganze Sache wieder mehr grundsätzlich mit dem Fragerecht in Zusammenhang gebracht hat. Ich hätte es Ihnen noch eher geglaubt, wenn ich mich nicht an Ihre Debatten in der Frage Bauskandal, wo auch das Ansehen Österreichs im Spiele war, erinnert hätte, und zwar durch die Interpellation und durch die Debatte und nicht durch das, was geschehen ist. (*Abg. Hartl: Reden wir von was anderem!*) Nein, ich rede nicht von etwas anderem, sondern, wenn ich mir die Beispiele herausuche, ich habe gesagt, Kollege Hartl: Ich hätte den Appell, auf das Ansehen Österreichs und so weiter mehr Rücksicht zu nehmen, ernster genommen, wenn dieser Appell nicht von Ihnen in den letzten zwei Jahren schon so viel strapaziert worden wäre, nämlich jedesmal, wenn wir etwas gefragt haben. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Noch ein Punkt, den der Kollege Graf gesagt hat: Man soll vorher recherchieren und dann die Anfrage stellen. Wenn sich die Opposition an die Gesetze hält, besteht ihr Recherchieren, da sie keine Privatpolizei und keine Privatdetektivbüros hat, darin, daß man hier herausgeht und dem Herrn Bundeskanzler Fragen stellt. Dieses Recht werden Sie uns nicht nehmen! (*Beifall bei der SPÖ. — Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Dr. Withalm. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Withalm (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wir erleben jetzt seit einigen Wochen in diesem Hohen Haus einen harten politischen Kampf, und das ist recht so in einer parlamentarischen Demokratie. Es gibt harte Auseinandersetzungen. Aber das, was wir heute hier erlebt haben, ist ein trauriger Tag für das österreichische Parlament. Das sage ich ganz offen, und das sage ich auch in einer sehr betrübten Stimmung. Sie kennen mich: Ich bin einer, der durchaus für harte politische Auseinandersetzungen ist, und ich trage keinem von meinen politischen Gegnern — mögen sie mich noch so hart anfassen — irgend etwas nach. Was wir aber heute erleben, ist, glaube ich, wirklich in der Geschichte der parlamentarischen Demokratie Österreichs ein schwarzer Tag.

10718

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Dr. Withalm

Wenn wir dringliche Anfragen dieser Art einbringen, meine Damen und Herren, dann vergiften wir damit die Atmosphäre in diesem Hause. Und das scheint mir nicht gut zu sein.

Mit dieser dringlichen Anfrage bringen Sie die Ehre eines ganzen Standes, des diplomatischen Standes Österreichs, in Gefahr und speziell die Ehre eines Mannes, der diesem Stande angehört. Das scheint mir ein unverantwortliches Spiel zu sein. (*Abg. Konir: Wie war das mit der „Roten Katze“? — Widerspruch bei der ÖVP.*) Das scheint mir ein gefährliches Spiel zu sein. — Herr Kollege Konir, die Situation scheint mir viel zu ernst zu sein, als daß ich mich von diesem Thema — ich werde nur ganz kurz sprechen — ablenken ließe. Wenn Sie wollen, bei gegebener Gelegenheit bin ich sehr gerne bereit, auf dieses Thema zu sprechen zu kommen, aber nicht heute und nicht in diesem Zusammenhang.

Herr Kollege Gratz! Sie haben von einem Mißverständnis gesprochen. — Dazu folgendes: Wenn sich die Sozialistische Partei veranlaßt sieht, eine dringliche Anfrage einzubringen, und sie unterliegt womöglich einem Mißverständnis, so muß ich Ihnen ehrlich sagen: Das darf einfach nicht vorkommen, das darf es nicht geben! (*Abg. Eberhard: Nein! Das ist eine falsche Auslegung!*) Es liegt ein Mißverständnis vor. Bevor man diesen Schritt unternimmt, muß man sich vergewissern (*Abg. Eberhard: Völlig falsche Auslegung!*), damit es zu Mißverständnissen gar nicht erst kommen kann.

Sie sagen: Warum diese unnötige und überflüssige Dramatisierung? Hohes Haus! Die härteste Waffe in der Hand der großen Opposition ist eine dringliche Anfrage. Wenn Sie von dieser härtesten Waffe der Opposition Gebrauch machen, müssen Sie sich im klaren sein, daß Sie sich ganz genau überlegen müssen, wofür diese Waffe beziehungsweise gegen wen diese Waffe eingesetzt wird.

Sie, Herr Kollege Gratz, haben gesagt, daß die Sozialisten bereits seit Wochen von diesen Dingen gehört hätten, die nun den Gegenstand der dringlichen Anfrage bilden. Ja wenn das wirklich so bewegende Sachen waren, dann frage ich mich: Wenn Sie schon wochenlang mit diesen Dingen ringen, warum haben Sie das nicht früher gemacht? Sie hätten geradezu die moralische Verpflichtung gehabt, das früher ins Haus zu bringen. Warum haben Sie das nicht schon früher getan? Sie haben sich damit wochenlang Zeit gelassen.

Ich möchte noch einmal sagen — und damit schließe ich —: Meine Damen und Herren, die Ehre eines Menschen ist sehr bald in Gefahr gebracht. (*Zwischenruf des Abg. Ing. Häuser.*) Wer von Ihnen, meine Damen und

Herren, wird dafür Sorge tragen, daß diese Ehre wiederhergestellt wird? (*Abg. Ing. Häuser: Hier wird die Ehre rehabilitiert, bei Ihnen nicht! Sagen Sie das Ihren Fraktionsleuten, wie die die Ehre herabsetzen!*) Sie wissen ganz genau, daß Minister Waldheim nicht der einzige Diplomat war, der in den letzten Jahren übersiedelte. Warum haben Sie ihn allein herausgegriffen? Weil Sie gedacht haben: Er ist momentan in einer hohen politischen Funktion, da könnte vielleicht auch politisches Kapital herausgeschlagen werden! — Meine Damen und Herren, für solche Methoden haben wir aber schon gar nichts übrig. (*Lebhafter Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort hat sich niemand mehr gemeldet. (*Ruf bei der ÖVP: Kreisky nicht?*) Die Debatte über die dringliche Anfrage ist geschlossen.

Fortsetzung der Bautendebatte

Wir setzen die Verhandlungen unseres Tagesordnungspunktes fort. Am Wort ist der Herr Abgeordnete Weikhart.

Abgeordneter **Weikhart** (SPÖ) (*fortsetzend*): Meine Damen und Herren! Hohes Haus! Wir sind beim Problem der Baukosten und der Baugrundkosten. Wie ernst diese Sache auch in der Öffentlichkeit betrachtet wird, ergibt sich aus einer kurzen Notiz in den „Salzburger Nachrichten“, in der es heißt:

„Zum Thema Wohnungskosten veröffentlichte der Informationsdienst der Katholischen Sozialakademie am Wochenende folgende Kostenberechnung für eine Eigentumswohnung: Derzeit betragen die Wohnbaukosten in mehrstöckigen Häusern durchschnittlich 3500 S je Quadratmeter. Eine familiengerechte Wohnung von etwa 80 Quadratmeter stelle sich daher auf 280.000 S bis 300.000 S, wovon der Wohnungswerber praktisch 40 Prozent selbst aufzubringen hat, also 120.000 S, wobei er sich 90.000 S auf dem Kapitalmarkt beschaffen kann. Dazu kämen die Grundkosten, die in einer Stadt je Quadratmeter Wohnfläche derzeit mindestens 600 S betragen — für eine 80-Quadratmeter-Wohnung daher an die 50.000 S. Ein Bewerber hätte also für eine solche Wohnung nach der Wohnbaureform 170.000 S aufzubringen, davon zirka 90.000 S auf dem Kapitalmarkt.“

Das ist die Bemerkung, die der Informationsdienst der Katholischen Sozialakademie ausgegeben hat.

Der Herr Abgeordnete Dr. Gruber hat die Meinung vertreten, daß unser Wohnbestand sowieso schon eine erhebliche Verbesserung aufzuweisen hat. Ich darf bei dieser Gelegenheit nur ganz schlicht bemerken, daß noch immer 76 Prozent aller Wohnungen

Weikhart

ohne Bad sind und über 40 Prozent aller Wohnungen ohne Klosettanlage innerhalb der Wohnung.

Der Herr Abgeordnete Dr. Gruber war auch der Meinung, man solle die Althäuser reparieren. Das ist für uns absolut keine Neuigkeit, weil gerade wir es waren, die auf dem Standpunkt gestanden sind, daß wir außer dem Neubau auch Althäuser instandsetzen sollen; aber nur jene Althäuser, die tatsächlich instandhaltungswürdig sind. Häuser, die die Bassena auf dem Gang haben und Gangklosetts besitzen, sind nach unserer Auffassung nicht instandhaltungswürdig und gehören letzten Endes weggerissen.

Ich darf bei dieser Gelegenheit auch noch sagen, daß der Abgeordnete Gruber die Meinung vertreten hat, das neue Wohnbauförderungsgesetz bringe sowieso einige Erleichterungen mit sich. Ich darf noch einmal darauf verweisen, daß die Darlehenshöhen, die in diesem Gesetz vorgesehen sind, bis zu 60 Prozent festgelegt wurden und daß 10 Prozent Eigenmittel und mindestens 30 Prozent Kapitalmarktmittel vom Wohnbedürftigen selber aufzutreiben sind, das heißt, der Wohnbedürftige hat insgesamt mindestens 40 Prozent selber beizusteuern.

Es wird dabei erwähnt: Es ist auch in diesem Gesetz wieder eine Erleichterung vorgesehen, es wird ihm ja eine Wohnbeihilfe gewährt. Darauf meine Antwort: Im Gesetz wurde genauestens festgelegt, wer die Wohnbeihilfe erhält, aber nicht jeder Wohnbedürftige erhält die Wohnbeihilfe.

Noch einmal wollen wir bei dieser Gelegenheit sagen, daß wir uns einen anderen Inhalt im Gesetz vorgestellt haben. Vor allem hatten wir uns vorgestellt, daß Wohnbeihilfen nicht etwa aus den zweckgebundenen Wohnbaumitteln genommen werden sollen. Hier ist dies aber der Fall. Wir waren immer auf dem Standpunkt und stehen auch heute noch auf dem Standpunkt, daß die Wohnung etwas kosten muß, ja, aber die Lasten können nicht so schwer sein, daß sie eine Familie, finanziell gesehen, erdrücken. Wenn ich aus Vorarlberg, wo ich vor einiger Zeit gewesen bin, nun höre, daß in Vorarlberg der Quadratmeter-Wohnpreis von 20 S keine Seltenheit ist, also eine 100-Quadratmeter-Wohnung 2000 S im Monat kostet, dann müssen wir uns schon fragen: Wer kann sich auf die Dauer gesehen so eine starke Belastung eigentlich leisten?

Nun bitte ich noch etwas anführen zu dürfen. Im vergangenen Jahr haben wir in diesem Hohen Hause gewissermaßen ein Streitgespräch geführt, ob es dem Finanzminister nach dem neuen Wohnbauförderungsgesetz gestattet ist, nach § 5 Abs. 6 jeweils das letzte

Viertel eines Geschäftsjahres zurückzuhalten. Wir haben erklärt, daß die Jahreseinnahmen etwa für 1968 auch für das laufende Jahr 1968 zur Verfügung stehen müssen, egal, ob die Überweisungen durch das Finanzministerium im Jänner oder im Februar des nächsten Jahres erfolgen. Diese Praxis haben wir durch fast 20 Jahre auch bei den anderen Fonds gesehen, und es ist nie einem Finanzminister eingefallen, sich deshalb ein Viertel der zweckbestimmten Wohnbaueinnahmen einfach zurückzubehalten. Für das Jahr 1968 hat sich der Finanzminister einen Betrag von 812,625.000 S einbehalten und hat uns das in einer eigenen Aufstellung durch das Finanzministerium übermittelt. Diese Aufstellung haben nun alle Parteien im vergangenen Jahr auch bei den Budgetberatungen erhalten.

Und nun schauen wir, wie es etwa heute aussieht? Für das Jahr 1969 gilt nicht mehr die gleiche Form der Abrechnung der zweckbestimmten Einnahmen, wie es für das Jahr 1968 der Fall gewesen ist. Wir sehen heute, wenn wir die Ziffern durchrechnen, genau, daß sich der jetzige Finanzminister genauestens an die Praxis, wie sie früher gewesen ist, gehalten hat, indem er die gleiche Einnahmenhöhe für das Jahr 1969 auch als Ausgabenpost dem neuen Wohnbauförderungsgesetz zur Verfügung stellt. Ich will mich jetzt nicht mit den einzelnen Detailziffern beschäftigen, aber jeder, der das nachrechnet, wird zu dem Schluß kommen, daß ich mit meiner Behauptung tatsächlich recht habe. Für das nächste Jahr, für 1969, erhält also die Wohnbauförderung genau das, was auch budgetmäßig an Einnahmen vorgesehen wurde.

Daher stelle ich nun eine Frage an den Herrn Bundesminister: Wenn wir das jetzt für die Zukunft weiterdenken, dann fehlt uns das letzte Viertel des Jahres 1968 in der von mir bereits genannten Höhe von 812,625.000 S. Ich bitte den Herrn Bundesminister, uns darüber — wenn nicht gleich, so doch nach einer Rücksprache mit dem Finanzminister — Auskunft zu geben.

Alles in allem lauten daher meine Schlußfolgerungen: Gerade das letzte Beispiel der Abrechnung oder der vorjährigen letzten Quartalszurückhaltung in der Höhe von — wie ich sagte — rund 812 Millionen Schilling zeigt uns, daß wir hier der ÖVP-Regierung nicht trauen können und daß wir gezwungen sind, jeweils Post für Post nachzurechnen, ob nun diese Summen, die uns für das jeweilige Budgetjahr zur Verfügung gestellt wurden, auch tatsächlich der Wahrheit, den gegebenen Einnahmeziffern entsprechen.

Zum Schluß möchte ich noch sagen: Wir werden nun ebenso, wie wir das seit dem

10720

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Weikhart

Inkrafttreten des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 getan haben, der österreichischen Bevölkerung sagen und gleichzeitig versprechen, daß, wenn die nächsten Wahlen für die Sozialistische Partei besser ausgehen als die im Jahr 1966, wir bestrebt sein werden, dieses Gesetz so umzubauen, daß tatsächlich eine wesentliche Erleichterung zugunsten der wohnbedürftigen Bevölkerung herauskommt. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner:** Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Machunze das Wort.

Abgeordneter **Machunze (ÖVP):** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die Aufgaben des Bundesministeriums für Bauten und Technik lassen sich neben vielen anderen vielleicht weniger wichtigeren Problemen in drei große Gruppen teilen: Wohnungsbau, Straßenbau, Errichtung von Schulen und Amtsgebäuden.

Jedes Bundesland hat bestimmte Interessen und Wünsche, bestimmte Forderungen und offene Fragen. Ich bin ein Abgeordneter aus dem Bundesland Wien, daher möchte ich vor allem — Herr Kollege Staribacher, Sie brauchen heute nicht aufzupassen, das SPÖ-Wirtschaftsprogramm habe ich nicht in meinem Programm — einige Probleme anschnitten, die Wien berühren. In dieser Stadt haben die Sozialisten die Mehrheit. Aber in dieser Stadt, Herr Abgeordneter Weikhart, habe ich manchmal den Eindruck, daß das Bewußtsein der Sozialistischen Partei gespalten ist. Im politischen Alltag heißt es: Der Bund tut nichts für Wien, die Österreichische Volkspartei hat kein Verständnis für Wien!, aber bei festlichen Gelegenheiten wird das höchste Lob für die gute Zusammenarbeit zwischen Wien und dem Bund gesungen.

Am 10. Juli wurden die neuen Klinikbauten des Allgemeinen Krankenhauses festlich eröffnet. *(Abg. Gertrude Wondrack: Bei festlichen Gelegenheiten hören wir es im Haus auch! — Abg. Weikhart: Sollen wir bei festlichen Gelegenheiten auch streiten, Herr Kollege?)* Der Herr Bürgermeister Marek lobte bei dieser Gelegenheit die vorbildliche Zusammenarbeit, und vor allem stellte der Bürgermeister der Bundeshauptstadt eines fest: Die finanziellen Mittel wurden vom Bund jeweils zeitgerecht zur Verfügung gestellt.

Vor wenigen Tagen hat der Herr Vizebürgermeister Dr. Drimmel im Wiener Rathaus festgestellt, daß für den Neubau des Allgemeinen Krankenhauses bis Ende 1967 350 Millionen Schilling vom Bund beigeschossen wor-

den sind. Das sind Leistungen, die man doch nicht einfach mit einer Handbewegung wegwischen kann.

Ich sagte: gespaltenes Bewußtsein. *(Abg. Dr. Kratky: Die gleiche Summe zahlt auch Wien! — Abg. Hartl: Aber ihr sagt's immer, der Bund macht nichts für Wien!)* Augenblick! Herr Kollege Kratky, ich komme jetzt gleich auf etwas anderes. Darf ich also folgendes festhalten: Entweder das Bewußtsein der Sozialistischen Partei ist gespalten, oder man schmückt sich bewußt mit fremden Federn. Meine Damen und Herren! Der Herr Stadtrat Heller hat kürzlich den Bau der Südautobahn besichtigt. Das ist sein gutes Recht, denn er ist auch für die öffentlichen Bauten in Wien zuständig. Aber in der „Arbeiter-Zeitung“ war dann das Bild „Heller besichtigt Autobahnbau“, und jeder Leser der „Arbeiter-Zeitung“ mußte den Eindruck haben: Die wird ja von der Gemeinde Wien gebaut! Kein Wort davon, daß sie der Bund bezahlt.

Oder: Stadtrat Heller besichtigt den Bau der neuen Donaubrücke. Ich habe es selbst im Fernsehen gesehen. Die Zuschauer mußten den Eindruck haben: Die Gemeinde Wien baute die vierte Donaubrücke! Es wurde kein Wort darüber gesagt, daß der Bund die vierte Donaubrücke, die nur die Kleinigkeit von 500 Millionen Schilling kosten wird, vollkommen bezahlt.

Was hat der Bund nun für Wien getan, und was tut er in absehbarer Zeit auf dem Sektor des Wohnungsbaues? Herr Abgeordneter Weikhart, Sie haben die Zahlen sicher zur Verfügung; ich bitte Sie, mich zu berichtigen, wenn ich etwas Falsches sage.

Von 1948 bis 1967 wurden in Wien mit staatlicher Förderung 197.000 Wohnungen gebaut. *(Abg. Dr. Gruber: Die Hälfte von allen geförderten Wohnungen!)* Das sind 50 Prozent aller in Österreich staatlich geförderten Wohnungen! Man kann also auch nicht sagen, es geschieht in Wien auf dem Sektor des Wohnungsbaues nichts. Derzeit sind in ganz Österreich 36.000 Wohnungen im Bau, die vom Bund gefördert werden.

Meine Damen und Herren! Freuen wir uns doch — vor allem als Wiener Abgeordnete, Kollege Kratky —, wenn man diese positiven Dinge aussagen kann.

Derzeit sind also in ganz Österreich 36.000 Wohnungen im Bau, die vom Bund gefördert werden, davon allein 13.000 in Wien. Die Wohnbauförderung 1968 brachte Wien für die nächsten Jahre einen Anteil von 35 Prozent — auch das ist ein unbestrittener Schlüssel —, obwohl nur 23 Prozent aller Österreicher in der Bundeshauptstadt leben.

Machunze

Wie sieht es nun auf dem Gebiet des Straßenbaues aus? Im Bereich des Bundeslandes Wien wurden aus Bundesmitteln in den Jahren 1966 bis 1968 — Herr Kollege Kratky, ich erinnere mich, daß wir hier an dieser Stelle gemeinsam gesagt haben, der Bund muß auf dem Sektor des Straßenbaues in Wien mehr tun — 667 Millionen Schilling vom Bund für den Straßen- und Autobahnbau flüssiggemacht. Sobald alle bereits erstellten Straßen- und Autobahnprojekte im Bereich von Wien realisiert sind, wird es im Bereich der Bundeshauptstadt 81,4 Kilometer Autobahnen und mehr als 31 Kilometer Bundesstraßen geben.

Es wäre nun für mich verlockend, einen Vergleich darüber anzustellen, wieviel die Bundeshauptstadt Wien im Jahre 1966 pro Kopf der Bevölkerung für den Straßenbau ausgegeben hat. Vielleicht sage ich es: Es waren 259 S. In Klagenfurt waren es 710 S, in Linz 597 S, in Graz 498 S und in Bregenz 530 S. Die Landeshauptstädte sind also hier der Bundeshauptstadt um eine große Nasenlänge voraus. *(Abg. Kratky: Wir haben ein bißchen längere Straßen als in Bregenz, nicht?)*

Auf dem Sektor der Schulbauten hört man auch immer wieder das Lamento in dieser Stadt: Der Bund tut nichts für die Jugend der Bundeshauptstadt! Der Bund hat nichts übrig für Schulbauten! — Wie sieht es in Wirklichkeit aus? *(Abg. Kostroun: Was man mit der Statistik alles beweisen kann! Sie schämen sich selbst für diese Statistik!)* Sie können es ja überprüfen, Herr Abgeordneter Kostroun! Sie haben ja viel bessere Möglichkeiten im Rathaus Wien.

Sicher, es gibt viele offene Wünsche bei Lehrern und Eltern. Aber wenn man das Heute mit dem Gestern vergleicht, muß doch festgestellt werden, daß zwischen 1914 und 1945 in ganz Österreich eine einzige Mittelschule gebaut wurde. Wie sieht es jetzt aus? In Wien wurden seit 1945 an Hochschulen und Hochschulinternaten sieben Institute mit einem Kostenaufwand von 311 Millionen Schilling fertiggestellt. *(Abg. Hartl: „Das haben ja nur die Sozi gemacht“!)* Im Bau befinden sich sieben Um- und Erweiterungsbauten mit einem Aufwand von 408 Millionen Schilling. Geplant sind weitere Großbauvorhaben mit einem geschätzten Aufwand von 475 Millionen Schilling nur auf dem Hochschulsektor.

Auf dem Sektor der allgemeinbildenden höheren Schulen: Fertiggestellt sind acht Objekte mit einem Aufwand von 228 Millionen. Im Bau befinden sich sieben Objekte mit einem Aufwand von 231 Millionen. Geplant sind fünf Bauvorhaben mit einem Aufwand von 198 Millionen.

Berufsbildende höhere Schulen: Fertig ein Projekt mit einem Aufwand von 15 Millionen. Im Bau sind zwei Objekte mit einem Aufwand von 177 Millionen. Geplant sind zwei Objekte mit einem voraussichtlichen Aufwand von 460 Millionen.

Meine Damen und Herren! Das sind zusammen 2,5 Milliarden Schilling. Damit wurde aber nicht nur Vorsorge für die Jugend getroffen, sondern worauf es mir ankommt, ist die entscheidende Feststellung, daß der Bund in dieser Stadt auch einen ansehnlichen Beitrag zur Sicherung der Arbeitsplätze für Tausende Bauarbeiter, für Tausende Angestellte, Ingenieure und Techniker leistet. Die Sicherung der Arbeitsplätze ist also für uns von der Österreichischen Volkspartei ebenso ein Anliegen, wie das etwa ein Anliegen der Sozialistischen Partei ist.

Es wäre für mich jetzt noch verlockend, über die Bauten für die internationalen Organisationen, über die Bauten für die UNIDO im Weghuberpark zu reden. Wenn Sie sich das Bild ansehen *(der Redner weist ein Bild vor)* — diese Bauten, die hier in kurzer Zeit errichtet wurden, können sich städtebaulich durchaus sehen lassen. Ich könnte auch über die Bauten im Donaupark reden.

Meine Damen und Herren! Was kommt denn hier, vor allem bei den Bauten für die internationalen Organisationen, zum Ausdruck? — Es kommt eine echte Partnerschaft zwischen Bund und Gemeinde Wien zum Ausdruck. Das gilt auch für den Hochwasserschutz, das gilt für den Bau der U-Bahn. Zu dieser fruchtbaren Partnerschaft bekennt sich die Österreichische Volkspartei auch dann, wenn im Rathaus die Stärkeverhältnisse, die politischen Verhältnisse ganz anders sind als in diesem Haus.

Das Märchen „Der Bund tut nichts für Wien“ bleibt ein Märchen, meine Damen und Herren! Die SPÖ kann verniedlichen und verschweigen, wir werden der Bevölkerung, auch der Bevölkerung von Wien, die Tatsachen immer wieder sagen. Die SPÖ kann Programme mit viel Nebel anbieten, aber was zählt, sind die Realitäten. Die Österreichische Volkspartei arbeitet für alle Österreicher, für alle Wiener, und für die Österreichische Volkspartei gibt es neun Bundesländer mit gleichen Rechten und Pflichten. Und wir bekennen: Wien ist die Bundeshauptstadt aller Österreicher! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner:** Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Wielandner das Wort.

Abgeordneter **Wielandner** (SPÖ): Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Herr Abgeordnete Deutschmann

Wielandner

hat sich heute an dieser Stelle schon über die Wasserfrage unterhalten. Sie wissen ja, daß ich jedes Jahr wieder hier heruntersteigen und zu dieser Frage Stellung nehmen muß. Er hat auch bereits sehr eingehend auf die Bedeutung des Wassers hingewiesen. Ich kann mich daher zu diesen Ausführungen sehr kurz halten. Ich möchte nur ganz kurz feststellen, daß einige unserer Lebensgrundlagen Licht, Luft, Wasser und Boden sind und daß wir für die Erhaltung der Lebensgrundlage Wasser insbesondere nicht genug aufwenden können. Es wird meist diese Frage als selbstverständlich angesehen; aber in den letzten Jahren haben sich immer wieder Wissenschaftler, Volkswirtschaftler und so weiter mit der Bedeutung des Wassers beschäftigt. Auch die Presse hat sich jetzt immer wieder bereit erklärt, auf die Notwendigkeit der Wassersanierung hinzuweisen.

Wir wissen — um nur einige Zahlen zu nennen —, daß unsere Großväter 15 Liter pro Kopf und Tag verbrauchten und daß heute in Städten 15 bis 250 Liter bei keinem Komfort, aber oft 350 Liter in den Städten bei einigem Komfort verbraucht werden.

Wir haben auch ein gutes und strenges Wasserrechtsgesetz. Dieses fordert einen dringenden Ausbau unserer Wasserleitungen und Kanalisation. Wie sieht es derzeit in Österreich auf diesem Gebiete aus? — Wir haben hier im Jahre 1948 ein Wasserbautenförderungsgesetz geschaffen, das in den letzten Jahren sicherlich einigermaßen wirksam gewesen ist, das aber immer weniger wirksam wird.

Ich darf mich nun mit einigen Zahlen beschäftigen: Im Jahre 1966 waren 5,2 Milliarden Anträge beim Fonds, am 30. Oktober 1967 6,8 Milliarden, und im Jahre 1968 sollen es angeblich 9 Milliarden sein. Ich habe zwar den Herrn Bundesminister im Ausschuß er sucht, mir die entsprechenden Unterlagen, die Aufgliederung nach Ländern und so weiter zu überlassen, aber ich habe sie leider nicht bekommen. Herr Bundesminister! Ich darf feststellen: Ein Informationsrecht haben die Abgeordneten doch sicher; wenn sie diese Dinge versprochen bekommen, dann sollte man das Versprechen auch halten.

Fachleute schätzen die Kosten für die Abwasserreinigung und Wasserversorgungsverbesserung in den kommenden Jahren auf etwa 40 bis 50 Milliarden Schilling. Die Steigerung der Anträge beim Wasserwirtschaftsfonds in den letzten Jahren ist per Jahr bei 3 Milliarden Schilling gelegen. Sehen wir uns die Förderungsmodalitäten, die Darlehensgewährungen 40 Prozent bei Wasser und 50 Prozent bei Kanal an, dann beträgt der Bedarf derzeit — wenn die Anträge tatsächlich 9 Mil-

liarden beim Fonds betragen, 45 Prozent an unerledigten Mitteln bleiben auf der Bundesebene — mindestens 4 Milliarden Schilling. Wir haben im heurigen Jahr trotz einer 100prozentigen Steigerung nur 600 Millionen im Budget.

Daraus ergibt sich eindeutig die Frage: Bis wann wird der Bund in der Lage sein, die Anträge irgendwie zu erledigen, die an ihn herangebracht werden? Wir haben auch in der Abstrichliste des Herrn Bundesministers für Finanzen festgestellt, daß er 96 Millionen Schilling gestrichen hat; das sind Mittel, die dem Wasserwirtschaftsfonds zur Verfügung stehen sollten.

Die Abstriche betragen bei den Bauten insgesamt 712 Millionen Schilling; 12 Prozent sind in der wichtigen Frage des Wasserwirtschaftsfonds abgestrichen worden, obwohl der Herr Bundesminister in seiner Budgetrede ausführte, wie wichtig die Wasserwirtschaft in Österreich und wie notwendig die bessere Dotierung dieses Fonds sei. Auch der Herr Berichterstatter — er sitzt leider jetzt nicht oben — hat festgestellt, daß durch 9 Prozent Senkung eine gegenteilige Wirkung erzielt werden wird.

Heute hat sich nun der Herr Abgeordnete Deutschmann mit dieser Frage sehr beschäftigt und hat beispielsweise gesagt, daß auch Leute von der linken Seite im Wasserwirtschaftsfonds tätig sind. Sicherlich sind sie tätig. Sie sind dort nicht untätig, das möchte ich sagen. Sie haben bereits im Jahre 1966 und schon vorher immer wieder darauf hingewiesen, daß die Wasserwirtschaft besser dotiert gehören würde.

Ich habe hier eine Resolution. Damals hat es die Fondskommission begrüßt, daß sich am 29. November 1966 ein Ministerkomitee mit der Frage der Verbesserung der Verhältnisse im Wasserwirtschaftsfonds beschäftigen wird. Es ist gefordert worden: Erhöhung der Beitragsleistungen aus dem ordentlichen Haushalt des Bundes in einem Ausmaß, das prozentuell dem Anwachsen der Bundesabgaben ab 1951 entspricht; Bereitstellung von ERP-Mitteln und so weiter. Das sind jene Dinge, die selbstverständlich auch von unseren Vertretern mitunterschrieben worden sind. Die anderen Dinge können ja nicht geändert werden, denn da sind die Ansätze in Ihrem Budget maßgebend, und die sind eben nicht so, daß die Dinge so abgewickelt werden können, wie sie sich in der Praxis darstellen.

Der Abgeordnete Deutschmann hat auch mit Befriedigung festgestellt, daß in den letzten drei Jahren sehr große Beträge in Form von Darlehen ausgeschüttet worden sind:

Wielandner

1,05 Milliarden sind es nach meiner Rechnung, 1,2 Milliarden nach seiner. Diese Beträge weichen ja nicht soweit von einander ab.

Nun sehen wir uns aber die wirkliche Entwicklung des Fonds selbst an: Im Juni 1966 Anträge für 5,2 Milliarden Schilling, die Leistung zur Förderung würde 2,5 Milliarden betragen. Die Ausschüttung 1966 war 350 Millionen. Der unerledigte Rest, der damals geblieben ist, betrug 2150 Millionen Schilling. Am 31. Oktober 1967 waren Anträge in der Höhe von 6,9 Milliarden beim Fonds. Der Förderungsbetrag, der notwendig wäre, war zirka 3,3 Milliarden, die Ausschüttung 1967 350 Millionen. Der unerledigte Rest betrug also 2950 Millionen Schilling.

Und jetzt der Stand vom November 1968 — stimmen die 9 Milliarden, Herr Bundesminister? Dann brauchen wir nur zu rechnen: Förderung durchschnittlich ungefähr 45 Prozent. Der derzeitige Stand, der bei mir mit einem Fragezeichen steht, ist 4 Milliarden Schilling. Vom Juni 1966 bis November 1968 sind die Forderungen, die beim Fonds erliegen, von 2150 Millionen auf 4050 Millionen angestiegen, haben sich also trotz der besseren Dotierung fast verdoppelt. Statt einer Verminderung der Anträge beim Fonds haben wir also ein ständiges Ansteigen.

Wir wissen aus der Praxis, daß die Gebietskörperschaften und die Gemeinden die Beträge vorfinanzieren müssen, um die Leistungen zu erbringen, die für die Erhaltung der Wasserversorgung, Kanalisation und den Neubau dieser Einrichtungen erforderlich sind.

Noch etwas: Diese Förderungsmöglichkeiten sind ja auch dem Finanzausgleich zugrunde gelegt worden. Nun wissen wir nicht, bis wann sich die Dinge tatsächlich zum Besseren wenden werden.

Im vergangenen Jahr ist eine Novelle zum Wasserbautenförderungsgesetz angekündigt worden, und sie befindet sich derzeit im Begutachtungsverfahren. Es ist erfreulich, daß die Notwendigkeit tatsächlich erkannt worden ist. Nun wollen wir uns fragen, in welcher Form diese Novelle tatsächlich wirksam werden wird.

Wir brauchen einen Wasserwirtschaftsplan, ebenso brauchen wir eine zusätzliche Bereitstellung ausreichender öffentlicher Förderungsmittel für den Ausbau der weiteren Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen. Wir können dem Versuch, der mit dieser Novelle unternommen wird, nur beipflichten.

Aber trotzdem wird durch diese Novelle — soweit sie mir derzeit textlich bekannt ist — das Ziel nicht erreicht, und zwar: § 10 Abs. 1: Verminderung der öffentlichen Förderungs-

darlehen; § 10 Abs. 11: Verschlechterung der Darlehenskonditionen; Mehrausgaben und Mehrbelastungen bei den Förderungswerbern, Gemeinden und so weiter. — Und da wundert man sich dann, wenn die Gemeinden die Gebühren und Abgaben erhöhen müssen. Dadurch tritt eine Verteuerung für die Konsumenten und indirekt selbstverständlich wieder eine neuerliche Belastung für die Konsumenten ein.

Die entscheidende Verschlechterung liegt aber im § 10 Abs. 4, in dem vorgesehen ist, daß in Zukunft auch die gewerblichen und industriellen Betriebe in die Förderung einbezogen werden sollen. Das ist mit einer industriellen Investitionsförderung gleichbedeutend, die zum Teil mit Wohnbauförderungsmitteln erfolgen soll. Bekanntlich wird der Fonds zum Teil tatsächlich aus diesen Mitteln gespeist. Die Leistungen aus dem Fonds an die Gemeinden waren und sind auch dem Finanzausgleich mit zugrunde gelegt.

Der Herr Kollege Deutschmann hat heute die Forderung erhoben, daß man doch den kleinen Landgemeinden mehr helfen möge. Die Forderung habe ich schon gehört, aber sie wird nicht so leicht verwirklicht werden können, wenn wieder eine Verflachung dieser Mittel eintritt, die man dem Wasserwirtschaftsfonds zur Verfügung stellt.

Die Wohnbauförderung 1968 hat für die Landwirtschaft entsprechende Beträge vorgesehen, ohne daß der Fonds aufgestockt worden wäre, wie wir es immer vorgeschlagen haben. Hier finden wir auch die Einbeziehung der Industrie, gegen die wir uns ganz energisch zur Wehr setzen werden. Die Frage der Förderungswürdigkeit der Betriebe, die Standortwahl, die Rentabilität, alle diese Dinge sollen womöglich durch den Wasserwirtschaftsfonds beurteilt werden. Ich glaube, hier ist keine Zuständigkeit gegeben, und man sollte doch diese Förderungsmöglichkeit außer acht lassen beziehungsweise nicht in die Betrachtung einbeziehen. Das ist nur eine grundlegende Feststellung.

In den Ausschlußberatungen und in den Beratungen hier im Hause werden wir sicher noch eingehender über die neuen Bestimmungen sprechen können. Ich gestatte mir die Anfrage, Herr Bundesminister: Wann wird sich die Regierung, wann wird sich dieses Haus mit dieser Frage beschäftigen?

Es ist, wie ich bereits erwähnt habe, nicht nur dieses Gesetz, sondern auch die Koordinierung von Wasserbaumaßnahmen erforderlich. Einzelne Gemeinden machen verschiedene Projekte, zum Teil ohne Zusammenhang mit den Nachbargemeinden oder mit einer größeren

Wielandner

Wassergemeinschaft. Sicherlich sind in den letzten Jahren bereits derartige Versuche gut ausgegangen. Man sollte sie als Vorbild für die Zukunft nehmen. Man sollte gemeinsam Untersuchungen durchführen, wie etwa hinsichtlich der Grundwasserstränge, der Grundwasserläufe und so weiter. Speläologen haben zum Beispiel festgestellt, daß die Wässer vom Dachstein in Gröbming herauskommen, daß die Wässer des Hochkönigs in den Königssee in Bayern fließen. Neue Wege und eine regionale Behandlung dieser Probleme, so wie man es in Bayern draußen tut, wären wirklich am Platze.

Nun zu einer anderen Frage. Herr Bundesminister, Sie haben in Klagenfurt die Erklärung abgegeben, daß ein Assanierungsgesetz dringend erforderlich sei. Ich habe die Frage auch im Bautenausschuß gestellt und habe dort gefragt, ob es tatsächlich geplant sei. Sie haben mir die Antwort gegeben, das Gesetz wäre in Vorbereitung.

Nun schreibt man im Salzburger Landesorgan der ÖVP, ich wäre dafür, daß Grund enteignet werden sollte. Ich glaube, dieses Assanierungsgesetz ist bei Beratungen zwischen den Parteien nie außer Frage gestanden. Leider sind meine Salzburger Kollegen von dieser Seite nicht hier. Ich muß mich schon gegen derartige Feststellungen verwahren. *(Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Ich werde es ihnen nachher sagen; sicherlich.

Wir haben uns jetzt den Herrn Abgeordneten Helbich angehört. Ich darf ihm etwas aus Faust, ein wenig abgewandelt, zitieren: Denn wo Konzepte fehlen, da stellen Zahlen zur rechten Zeit sich ein. Mit Zahlen läßt sich trefflich streiten, mit Zahlen ein System bereiten. Zum Beispiel bei der Autobahn, die er erwähnt hat. Der Herr Abgeordnete Helbich hat gemeint, etwa 410 km wären fertig. Das SPÖ-Wirtschaftskonzept spricht von 363 km. Im Verkehrskonzept der Bundesregierung steht 373 km. Das sind Zahlen, die sich jeweils irgendwie wandeln lassen. Ich darf feststellen, daß die Statistiken sicherlich auch wandelbar sind, wenn sie einige Zeit zurückliegen.

Am 15. 2. 1968 ist das von ihm zitierte Straßengesetz, die Bundesstraßengesetznovelle im Ausschuß beziehungsweise dann im Haus gewesen. Ungefähr um die gleiche Zeit, am 29. Februar 1968, ist das Wirtschaftsprogramm der Sozialistischen Partei im Parteirat beschlossen worden. Eine so umfassende und in die Zukunft weisende Programmerstellung macht man eben nicht in vier Tagen, sondern das dauert einige Zeit. Daß diese Zahlen mit dem Stand von etwa einem Jahr später nicht übereinstimmen, ist, glaube ich, klar.

Kollege Machunze hat heute gemeint, die Wiener hätten soundso viele tausend Wohnungen mit Hilfe der Bundesförderung gebaut bekommen. Herr Dr. Gruber hat gerufen: Die Hälfte der Wohnungen! — Ich frage Sie, meine Herren: Haben denn die Wiener kein Recht darauf, auch aus diesen Wohnbauförderungsmitteln irgendwie beteiligt zu werden? Sie zahlen ja sicherlich auch ihre Wohnbauförderungsbeiträge in diese Fonds. *(Ruf bei der SPÖ: Weit aus höher!)*

Nun zu einer örtlichen Frage, die ich im Juni des vergangenen Jahres angeschnitten habe und die seither immer wieder zumindest die Lokalpresse im Lande Salzburg und auch den Herrn Bundesminister beschäftigt hat. Im Juni 1968 habe ich die Anfrage eingebracht: „Bis wann ist mit der endgültigen Verbauung der Gasteiner Bundesstraße von Lend nach Klamm zur Sicherung gegen Felsabstürze und Lawinen zu rechnen?“ Ich habe damals — als letzten Satz dieser Anfragebeantwortung — folgende Antwort bekommen: „Eine vollständige Beseitigung der Steinschlaggefahr ist nach der Natur der Sache mit wirtschaftlich zumutbaren Mitteln nicht möglich.“

Die Presse des Landes Salzburg, die Bürgermeister — auch die ÖVP-Bürgermeister des Gasteiner Tales — haben sich selbstverständlich über diese Antwort entrüstet und haben gemeint: Wir leben in einem sehr, sehr wichtigen Gebiet, wir wollen auf jeden Fall, daß darüber gesprochen wird. — Sie haben wiederholt in Resolutionen eine derartige Aussprache verlangt.

Unter dem Druck der ständigen Zeitungs-meldungen ist dann am 18. 9. 1968 eine Aussendung des Landesbaudirektors erfolgt: Völlige Neuplanung der Gasteiner Zufahrt! Am 16. 11. 1968 war dann der Herr Bundesminister draußen und hat im Gasteiner Tal verschiedene Erklärungen abgegeben, daß man bis zum nächsten Jahr die Planungen durchführen will, daß es nicht einfach sei, weil Geologen dort Untersuchungen anstellen müßten. — Es sind doch schon einmal, etwa in den fünfziger Jahren, Untersuchungen angestellt worden. Herr Bundesminister, kann man denn diese heute nicht mehr verwenden? Ich glaube, die damaligen Planungen sind ungefähr mit den heutigen ident, die vorsehen, auf der Lender Maut eine neue Trasse heraufzubauen. Sie wollen diese Vorhaben im nächsten Jahr beginnen. Fachleute schätzen, daß ein Betrag von 200 bis 220 Millionen notwendig sein wird. Im Bundeshaushalt sind 10 Millionen Schilling für die Gasteiner Bundesstraße vorgesehen. Ich bin gespannt, wie sich diese Dinge weiter entwickeln werden. Es ist sehr erfreulich, daß

Wielandner

Sie Sondermittel zur Verfügung stellen wollen. Ich darf mir heute die Frage erlauben, wie viele Sondermittel es sein werden und wann wir damit rechnen können, daß mit den Arbeiten begonnen werden kann.

Ich darf zum Schluß noch feststellen: Wenn Arbeiten zum Schutz der Österreicher, aber auch zum Schutz des Fremdenstromes im Gasteiner Tal vorgesehen sind — Sie alle kennen die wesentliche Bedeutung dieses Gebietes —, dann sollte man wirklich so rasch wie möglich handeln.

Ich werde selbstverständlich diese Frage im Hause immer wieder aufwerfen. Ich darf aber noch einmal die Bürgermeister des Gasteiner Tales — zwei von der ÖVP und einen von der SPÖ — zitieren, die in einer Resolution unter anderem geschrieben haben: „Soweit es bei ihnen gelegen ist, wollen die drei Gemeinden mithelfen, etwaige Schwierigkeiten zu beseitigen. Zu diesem Zweck erbitten die Unterfertigten eine laufende, mindestens halbjährige Information über den Stand der Planungsarbeiten und die Ausbautermine durch die zuständigen Stellen des Landes. Auf diese Weise könnten zahlreiche unnötige Beschwerden und dem Vorhaben nur abträgliche Interventionen vermieden werden“.

Ich werde es ebenfalls tun, damit nicht das eintritt, was eine überparteiliche Salzburger Zeitung geschrieben hat: „Völlige Neuplanung der Gasteiner Zufahrt — Hoffentlich nicht nur Beruhigungspille“.

Jetzt vielleicht einige ganz kleine Hinweise auf die Tauernschnellstraße. Zu den wesentlichen Dingen wird ein anderer Kollege meines Klubs sprechen. Immer wieder wird die Forcierung der Tauernschnellstraße gefordert. Ausländische Zeitungen beschäftigen sich mit dieser Frage. Beispielsweise hat eine Düsseldorf-Zeitung am 22. 11. 1968 geschrieben:

„Die Österreicher, die im Straßenbau — trotz ihres lukrativen Fremdenverkehrs — lange Zeit den armen Mann spielten, haben einen großen Plan: Die vierte Schnellstraße durch die Ostalpen, die zur Autobahn ausgebaut werden kann. Sie soll in Salzburg beginnen, durch Tauern- und Katschbergtunnel nach Villach führen und von dort den Anschluß an die bereits bestehende Autobahn nach Triest ermöglichen.“

Es ist natürlich müßig, zu fragen, warum diese Pläne nicht schon vor zehn Jahren baureif vorlagen. Aber da die Finanzierungsprobleme auch heute noch die besten Pläne bei der Ausführung verzögern, sollte man sich überlegen, ob nicht eine deutsch-italienisch-österreichische Gesellschaft auch privates Kapital einsetzen sollte. Selbst um den Preis, daß der

Europaverkehr grundsätzlich nicht ohne Autobahngebühr aktiviert werden kann.“

Voriges Jahr im November ist ein Bericht des Bundesministeriums für Bauten und Technik herausgekommen, und zwar heißt es in diesem Bericht vom 10. November 1967, daß die Ausschreibung der ersten Tunnelröhre des Tauerntunnels am 1. März 1968 möglich wäre. Bis heute ist dort noch nicht ausgeschrieben worden! Man ist derzeit wiederum dabei, über die weitere Finanzierung zu sprechen.

Ich darf jetzt bis eineinhalb Jahre zurück einige Zeitungsüberschriften der „Salzburger Volkszeitung“, des ÖVP-Landesorgans, zitieren. Am 3. Mai 1967: „Tauernautobahn — nach Pfingsten Fortsetzung der Gespräche“. Am 7. Juni 1967: „Vorrang für Tauernautobahn zuerkannt“. Am 20. Oktober 1967 finden wir einen Artikel in der „Salzburger Volkszeitung“ mit der Überschrift: „Tauernautobahn kommt in die Endrunde“. Am 23. Oktober 1967: „Tauernautobahn — Baubeginn nächstes Jahr“. Am 25. Oktober 1967: „Salzburg—Kärnten über Tauernautobahn einig“. Am 15. November 1967 heißt es: „Tauernautobahn längste Alpenautobahn Europas“. Am 19. Jänner 1968 gibt es eine weitere Überschrift, und so geht das weiter. Immer und immer wieder schreibt man, wie weit die Dinge schon vorangetrieben seien, aber in Wirklichkeit ist es noch nicht so weit, denn derzeit ist das Finanzierungsgesetz wieder zur Begutachtung ausgesendet. Ich hätte heute gern den Herrn Abgeordneten Mussil gefragt, ob es wahr ist, daß die Bundeshandelskammer um eine Fristverlängerung für die Begutachtung angesucht hat. (Abg. Glaser: Schon abgegeben!) Sehr gut, danke. Die „Salzburger Wirtschaft“ schrieb vor wenigen Tagen am 11. Dezember 1968: „Tauernautobahn — optimistischer Fahrplan“, und auf der Rückseite heißt es: „Tauernautobahn — Finanzierung noch umstritten“.

Ich frage Sie noch einmal: Wie soll das weitergehen? Bis wann können wir wirklich damit rechnen? Ich weiß, daß in Kärnten die Arbeiten bereits begonnen worden sind, aber wir haben bereits wieder die nächsten Meldungen aus dem Lungau, daß dort 1000 Arbeitsplätze bedroht sind. Man sollte sich doch überlegen, ob nicht eine Zwischenfinanzierung durch den Bund erfolgen könnte und ob man nicht dort zu arbeiten beginnen könnte.

Ich bringe noch eine Frage vor, die örtlich liegt. Ich habe im vergangenen Jahr einen Antrag eingebracht, in dem ich ersuchte, daß man die Frage der Errichtung der Hochkönigstraße prüfen möge. Die Straße führt in sehr schöne Fremdenverkehrsgebiete und ist sehr wichtig für die Verkehrsverbindungen im Lande Salzburg, an und für sich auch innerösterreich-

Wielandner

chisch gesehen. Es haben sich in weiterer Folge die Zeitungen mit dieser Frage beschäftigt, aber auch die Österreichische Volkspartei im Lande Salzburg.

Die „Salzburger Nachrichten“ haben geschrieben: Pongau: Vorstoß, Antrag zur Hochkönigstraße, Prüfung der Möglichkeiten für den Ausbau. Dann heißt es: Nicht einmal prüfen. Am 1. Dezember 1967 hat dann der Herr Abgeordnete Glaser erklärt, die ÖVP sei sich der Bedeutung dieser Verbindung bewußt, aber die SPÖ habe nur demonstrative Entschließungsanträge auf Lager, und deshalb wurde er im Hause abgelehnt. Wenn also die Idee nicht von der Österreichischen Volkspartei kommt, ist sie von vornherein in diesem Parlament bei der derzeitigen Zusammensetzung zu verwerfen.

Am 7. Dezember 1967 schreiben die „Salzburger Nachrichten“ wiederum: „Lechner“ — der Landeshauptmann von Salzburg — „plädiert für Hochkönigstraße“. In einem Schreiben an Bundesminister Kotzina stellte der Landeshauptmann fest, daß diese Straße die einzige innerösterreichische Ost-West-Verbindung sei, falls eine Sperre der Salzachtal-Bundesstraße im Katastrophenfalle eintreten würde.

So gehen die Dinge weiter.

Im Juli des vergangenen Jahres haben ÖVP-Abgeordnete im Salzburger Landtag einen ähnlichen Antrag eingebracht, wie wir ihn voriges Jahr in diesem Haus gestellt haben. Ich habe ihn hier, aber ich brauche ihn nicht zu zitieren. Die Antwort ist sehr rasch gekommen: Der Herr Bundesminister ist derzeit nicht gewillt, etwas Weiteres zu unternehmen. Er hat damals nur geantwortet, daß die Frage schon geprüft werden wird, daß man das aber in das Bundesstraßennetz aufnehmen müsse, und so weiter.

Um endlich eine klare Haltung der rechten Seite dieses Hauses zu erhalten, gestatte ich mir, heute neuerlich einen Entschließungsantrag einzubringen, und ersuche die rechte Seite des Hauses, diesem Entschließungsantrag beizutreten.

Entschließungsantrag der Abgeordneten Wielandner, Adam Pichler und Genossen betreffend Hochkönigstraße.

Die Salzachtal-Bundesstraße ist die einzige innerhalb Österreichs liegende Ost-West-Verbindung. Sie wird, auch nach ihrem vollen Ausbau, den Anforderungen nicht gerecht werden können, welche sie insbesondere als Zubringer zur Salzachtal-Autobahn und der Tauernschnellstraße zu erfüllen hat. Die Straßenverbindung ist insbesondere dann blockiert, wenn im Raume Schwarzach—

Taxenbach ein Katastrophenfall eintritt. Als Ausweichmöglichkeit könnte die Hochkönigstraße angesehen werden. Der von sozialistischen Abgeordneten am 18. November 1967 eingebrachte Entschließungsantrag, welcher die Prüfung der Frage „Neubau der Hochkönigstraße“ beantragte, wurde durch die Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei im Parlament abgelehnt.

Im der Zwischenzeit hat sich der Landeshauptmann von Salzburg für die Prüfung dieser Frage ausgesprochen, und ÖVP-Abgeordnete haben im Salzburger Landtag einen ähnlichen Antrag eingebracht, wie er am 18. November 1967 von sozialistischen Abgeordneten im Parlament gestellt wurde.

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Adam Pichler, Wielandner und Genossen vom 4. Juli 1968 wurde die Antwort erteilt, daß die Prüfung der Zweckmäßigkeit einer Verbindung zwischen dem Salzachtal und Saalachtal im Zuge sei, die Straße neu trassiert werden müsse und die Übernahme erst nach Neubewertung des Bundesstraßennetzes möglich wäre.

Die Übernahme und der Ausbau der Hochkönigstraße sind aus Gründen der österreichischen Verkehrsverhältnisse aus strategischen und fremdenverkehrsmäßigen Gründen von maßgeblicher Bedeutung. Die Vorgangsweise des Ministeriums ist demgegenüber viel zu langsam.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher den nachstehenden

Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Das Bundesministerium für Bauten und Technik wird aufgefordert

a) die Neutrassierung eines Straßenzuges zwischen dem Salzachtal und dem Saalachtal entweder durch die Bundesstraßenverwaltung oder durch eine zu gründende Straßen AG (ähnlich wie bei der Gerlosstraße) vorzubereiten;

b) die Übernahme dieses Straßenzuges in das Bundesstraßennetz vorzubereiten und die erforderliche Regierungsvorlage auszuarbeiten und

c) alle sonstigen Voraussetzungen für den Baubeginn einer zweiten innerösterreichischen Ost-West-Verbindung zu schaffen.

Um nun Klarheit über den Ausbau der Salzachtal-Bundesstraße, besonders im Raume Schwarzach—Taxenbach, zu erhalten, habe ich eine schriftliche Anfrage vorbereitet, die zum Gegenstand hat, bis wann die endgültige Sanierung der Salzachtal-Bundesstraße im Raume Schwarzach—Taxenbach durchgeführt sein wird.

Wielandner

Der Abgeordnete van Tongel hat heute sehr eingehend darauf hingewiesen, daß die Planung auf dem Straßensektor unzulänglich ist. Ich kann mich dieser Ansicht der Freiheitlichen Partei nur anschließen und darf am Schluß feststellen, daß wir doch endlich zu besseren und anderen Maßnahmen auf dem Sektor der Wasserversorgung, des Straßenbaues, aber auch des Wohnungsbaues kommen sollten. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner:** Der vom Herrn Abgeordneten Wielandner vorgebrachte Entschließungsantrag ist genügend unterstützt und steht zur Verhandlung.

Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Regensburger das Wort.

Abgeordneter **Regensburger (ÖVP):** Hohes Haus! Wie den Damen und Herren des Hohen Hauses bekannt ist, gehört die bauliche Vorsorge für die Hochschulen und die allgemeinbildenden und berufsbildenden höheren Schulen zum Aufgabenbereich des Bautenministeriums. Ich glaube feststellen zu dürfen, daß die Erfolge gerade auf dem Gebiet des schulischen Hochbaus würdig in die Kette der übrigen Erfolge des Bautenministeriums einzugliedern sind. Trotz der noch allenthalben herrschenden Schulraumnot kann man mit Berechtigung behaupten, daß in der Vergangenheit sehr viel geschehen ist.

In der Zweiten Republik sind 78 Baumaßnahmen an höheren Schulen abgeschlossen worden, 32 Schulen wurden von Grund auf modernisiert, und 46 Neubauten wurden errichtet. Im Interesse einer zeitgemäßen Schulraumversorgung waren für Baumaßnahmen in den letzten zehn Jahren 3800 Millionen Schilling erforderlich.

Für den Bau höherer Lehranstalten hat das Bautenministerium seit dem Jahre 1966 ständig dafür gesorgt, daß die Ansätze größer werden. Im Jahre 1966 betrug der Bauaufwand kostenmäßig 190 Millionen Schilling, im Jahre 1967 225 Millionen, und im Jahre 1968 wird dieser Anteil des Bautenbudgets 274 Millionen Schilling erreichen.

Allein im heurigen Jahr konnten 12 höhere Lehranstalten mit einer Unterrichtskapazität von über 6000 Schülern zusätzlich den Betrieb aufnehmen. Darunter befindet sich mit der Graphischen Lehr- und Versuchsanstalt in Wien das modernste und größte derartige Institut Europas.

Gegenwärtig betreut das Bautenministerium in ganz Österreich 36 Schulstellen, die zirka 1 Milliarde Schilling kosten werden. Eine gleich große Zahl von Projekten ist in Planung — darunter auch Großbauvorhaben wie zum Beispiel der Neubau des Technologischen Gewerbemuseums in Wien.

Die Kosten der von mir genannten in Planung befindlichen Lehranstalten werden sich auf über 2 Milliarden Schilling belaufen.

Die Planungsrichtlinien für die Bundesschulbauten werden in stetiger Fühlungnahme mit den Pädagogen und den auf dem Gebiete des Schulbaues erfahrenen Experten sowie durch vergleichendes Studium von Schulbauten des Auslandes erarbeitet.

Die derzeitige Form der Wettbewerbsausschreibungen des Bundes entstand aus den Ergebnissen der Zusammenarbeit mit den österreichischen Ingenieurkammern. Die Grundlagen der Ausschreibungen geben möglichst erschöpfende Angaben, aber keine Hinweise auf Bauformen und keinerlei beeinflussende Hinweise in baukünstlerischer Hinsicht.

Gerade in letzter Zeit wieder wurde vom Bundesministerium für Bauten und Technik eine Reihe von fortschrittlichen Planungen durchgeführt, die auch in der Publizistik und bei Ausstellungen eine gute Beurteilung gefunden haben. Ich nenne nur einige Beispiele von zukunftsweisenden Planungen: eine militärische Wohnsiedlung in Hörsching von Architekt Feuerstein, ein Entwurf für das Bundesrealgymnasium in Mistelbach von Architekt Peichl; dieser Neubau wird die erste audio-visuelle allgemeinbildende höhere Schule Österreichs sein. Als weitere beispielhafte Planungen nenne ich die Arbeiten für den Neubau des Eich- und Vermessungsamtes und zweier Dienstwohngebäude in Salzburg von Architekt Holzbauer, für den Neubau von Dienstwohnungen in Innsbruck, Flughafen, von Architekt Lackner und für die allgemeinbildende höhere Schule in Wien-Kagran von Architekt Professor Rainer. Es wäre noch eine Reihe anderer Beispiele anzuführen.

Aber aus diesen von mir genannten Beispielen ist schon ersichtlich, daß das Bundesministerium für Bauten und Technik ständig bestrebt ist, Lösungen zu fördern, die jetzt oder in nächster und naher Zukunft fortschrittliche Verbesserungen herbeiführen werden.

Zu dem über die Schaffung von Grundlagen und Plänen bezüglich des Bundeshochbaues beziehungsweise des Baues von Bundesschulen Gesagten gehört auch noch die Feststellung, daß das Bundesministerium für Bauten und Technik das Schulbauinstitut der Akademie der bildenden Künste in Wien beauftragt hat, durch theoretische und praktische Forschungsarbeit Grundfragen des Schulbaues im Hinblick auf die schulischen, klimatischen, technischen und wirtschaftlichen Besonderheiten in Österreich zu klären. Um möglichst einwandfreie Grundlagen für die Bauplanung zu er-

10728

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Regensburger

langen, werden theoretische Erkenntnisse durch praktische Versuche erhärtet und, wenn notwendig, auch korrigiert.

Um der noch bestehenden Schulraumnot — ich sprach eingangs schon davon — entgegenzutreten, hat das Bundesministerium für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Unterrichtsministerium zu ganz neuen Methoden der Schulraumbeschaffung gegriffen. Es hat in zwei Aktionen umsetzbare Montagebauten angeschafft, die dort eingesetzt wurden, wo eine Überbrückung bis zur Errichtung definitiver Schulgebäude notwendig ist.

Bei der ersten Aktion, die in den Jahren 1965/66 abgewickelt wurde, sind ausschließlich ebenerdige Schulpavillons in VÖEST-Bauweise aufgestellt worden; insgesamt waren es 68 Klasseneinheiten an neun Aufstellungs-orten. Die Kosten dieser ersten Aktion samt Aufschließung beliefen sich auf 33,2 Millionen Schilling.

Die zweite Aktion erstreckt sich auf insgesamt 139 Klasseneinheiten. Dabei kamen diesmal mehrgeschoßige Fertigteilprovisorien zur Aufstellung. Die Gesamtbaukosten für diese zweite Aktion belaufen sich auf rund 54,2 Millionen Schilling, wobei die Klasseneinheit auf zirka 390.000 S kommt.

Die bisherigen Erfahrungen bei beiden Aktionen sind durchwegs positiv, sodaß nicht ohne Grund darangedacht wird, die Fertigteilbauweise auch für Definitivbauten zu verwenden.

Die besonderen Vorteile der Fertigteilbauweise liegen in der kurzen Bauzeit. Es sind Objekte in drei Monaten aufgestellt worden — das hängt selbstverständlich mit dem Umfang des Projektes zusammen — und andere in fünf Monaten. Aber es ist auch der Vorteil — das hat sich herausgestellt — in der Kostengestaltung gegeben. Wenn ich vorher bei den in Fertigteilbauweise aufgestellten Schulbauten in der Kostenberechnung pro Klasseneinheit einen Durchschnitt von 390.000 S nannte, so bin ich mir dessen bewußt, daß der Vergleich mit den Kosten für eine Klasseneinheit in üblicher Bauweise hinkt, daß meine Gegenüberstellungen eben noch mehr ins Kalkül gezogen werden müssen, zum Beispiel die Kosten für Turnsäle, Pausenräume, Freiflächen und so weiter. Immerhin kostet die Klasseneinheit bei einem Bau in der üblichen Bauweise im Durchschnitt 1,360.000 S.

Ich habe nun kurz über die Baukosten gesprochen. Dazu noch einige interessante Details. Gleich generell gesagt: Die Baukosten bei den österreichischen Bundesschulbauten liegen unter dem europäischen Durchschnitt. Der sogenannte Komfort — Ausbau, Ausstattung,

Nutzfläche je Schüler, Verhältnis Nutzfläche zu Gesamtfläche und so weiter — in unseren Bundesschulen, verglichen mit den gleichartigen Schulen in Westdeutschland und in der Schweiz, ist bei uns so wie in Deutschland und der Schweiz ungefähr gleich.

Bei den englischen Schulbauten ist es so, daß die Ausstattung, der Komfort etwas schlechter sind, aber die Baukosten um 20 Prozent höher sind als bei uns in Österreich.

Ich nenne nun einige Kubikmeterpreise, also Preise für den Kubikmeter umbauten Raum. Bei Schulbauten der Gemeinde Wien — es sind hier 15 Volks- und Hauptschulen vom Jahre 1964 bis zum Jahre 1966 untersucht worden — kostet der Kubikmeter umbauter Raum 1250 S, in Niederösterreich 1000 S, in der Bundesrepublik Deutschland 1010 S und bei den Bundesschulen — man höre und staune — nur 712 S. Also das Bundesministerium für Bauten und Technik arbeitet auf dem Hochbausektor vorbildlich — sei es bezüglich der Wirtschaftlichkeit, bezüglich des allgemein Vorausschauenden in jeder Richtung oder was das Volumen betrifft —, und dafür danken wir dem Herrn Bautenminister und seinem Ressort. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Fröhbauer das Wort.

Abgeordneter **Fröhbauer** (SPÖ): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Bei der Behandlung der Bundesstraßengesetz novelle 1968 im Frühjahr dieses Jahres habe ich auf die Bedeutung der Tauernautobahn, die mit dieser Regierungsvorlage in das Bundesstraßengesetz aufgenommen wurde, bereits im Detail hingewiesen. Ich kann es mir daher heute ersparen, im einzelnen noch darauf zurückzukommen, und werde mich auf die wesentlichsten Punkte beschränken.

Unbestritten erscheint die Notwendigkeit einer ausreichenden Verbindung über den Tauernhauptkamm, da die zurzeit bestehende Nord-Süd-Verbindung im Sommer während des Hauptreiseverkehrs, aber auch im Winter den Bedürfnissen des Verkehrs nicht mehr entspricht. 11.000 bis 12.000 Fahrzeuge über den Katschberg in der Zeit des Hochsommerreiseverkehrs, mehr als 30.000 Fahrzeuge im Raume Spittal zeigen uns, wie wichtig es ist, die Umfahrung Spittal zu errichten und auch die Tauernautobahn zu bauen.

Die Ziffern, die heute in diesem Hohen Hause über die Verkehrsentwicklung und die bis zum Jahre 1980 zu erwartenden Fahrzeuge schon genannt wurden, lassen uns erahnen, in welche Schwierigkeiten man mit der heutigen Nord-Süd-Verbindung kommt, wenn die volle Aus-

Frühbauer

wirkung der Motorisierungswelle zu spüren sein wird. Innerösterreichisch gesehen handelt es sich hier nicht nur um eine Nord-Süd-Verbindung der Bundesländer Salzburg und Kärnten, sondern im besonderen wird es auch der Aufschließung des oberen Ennstales und des Murtales dienen und wird somit auch diese Gebiete dem Fremdenverkehr zusätzlich erschließen.

Die Tauernautobahn ist aber auch im Rahmen des europäischen Straßennetzes eine sehr bedeutende Straße, ist sie doch bei der Konferenz in München am 27. April 1967 als Europastraße 14 bereits eingeplant worden als Fortsetzung der Europastraße 5, Autobahn Frankfurt—Würzburg—Nürnberg—München—Salzburg, der Europastraße 6, Hof—Nürnberg—München, und der Europastraße 11, Karlsruhe—Stuttgart—Augsburg—München, darüber hinaus für das Einzugsgebiet aus der Tschechoslowakei, Polen, Ostdeutschland und als Verbindung nach dem Süden und dem Osten in den Raum Italien, Jugoslawien und Griechenland.

Dazu kommt die unbedingte Notwendigkeit der Beschäftigung der Großbaufirmen und der Bauarbeiter. Es hat sich erwiesen, daß mit dem Auslaufen der Großbaustellen der Österreichischen Draukraftwerke, der Kärntner Elektrizitätsgesellschaft, mit der Beendigung der Arbeiten bei der Felbertauernstraße und mit der Beendigung der Arbeiten bei der Tal-Rohrleitung nunmehr die Baufirmen unterbeschäftigt sind und eine Reihe von Bauarbeitern frühzeitig freigesetzt wurden, was sich auch bei der Ziffer der Arbeitslosen in unserem Lande Kärnten offen zeigt.

Durch die zwischen der Bundesregierung und den Ländern Kärnten und Salzburg geführten Gespräche über die Gründung der Tauernautobahnfinanzierungsgesellschaft und den nunmehr vorliegenden Entwurf eines Tauernautobahngesetzes ist der Baubeginn in ein akutes Stadium getreten. Im Zusammenhang mit dem Rechnungshofbericht über die Brennerautobahn wird aber verschiedentlich die Frage aufgeworfen, ob es sinnvoll ist, eine solche Straße mit einer Gesellschaft zu bauen. Ich darf in diesem Zusammenhang, ohne auf die Details des Rechnungshofberichtes über die Brennerautobahn einzugehen, doch auf einige Unterschiede zwischen der Brennerautobahn und der Tauernautobahn hinweisen.

Bei der Brennerautobahn wurde die technische Planung wegen der Zeitnot erst nach Beschluß des Finanzierungsgesetzes und nach Baubeginn des ersten Teilstücks in großer Eile durchgeführt. Hinsichtlich der Finanzierung ist festzustellen, daß nur überschlägige Kostenschätzungen möglich waren. Es fehlte ein

präziser Finanzierungsplan, die Kosten für die Beschaffung des Geldes mit den Zinsen waren nicht inbegriffen, und auch die Mauteinnahmen wurden nur grob geschätzt. Die Gebührenhöhe mußte erst getestet werden. Auch die ganze Finanzplanung stand unter dem Zwang der Zeitnot, da die Verkehrsverhältnisse Improvisationen erzwangen. Deshalb war auch die Erhöhung der Bürgschaft erforderlich.

Demgegenüber darf von der Tauernautobahn festgehalten werden, daß bereits eine gewissenhafte vierjährige Planung besteht, deren Kosten zirka 50 Millionen Schilling betrugen, umfangreiche Vorplanungen vorlagen und gründliche geologische Untersuchungen und Bohrungen durchgeführt wurden, die zahlreiche Trassenverbesserungen bewirkten. Der Bund allein hat hierfür bereits 29 Millionen aufgewendet.

Auf Grund der gründlich erarbeiteten Projekte, der Massenberechnungen und so weiter sowie der Erfahrungen der letzten Jahre bei Ausschreibungen sind die amtlichen Kostenschätzungen möglich gewesen. Zu dem kommen 20 Prozent Reserve für Preissteigerungen sowie die Berücksichtigung der Geldbeschaffungskosten. Auch die Mauteinnahmen sind besonders vorsichtig bis 30 Prozent unter den Frequenzprognosen angenommen. Es wird also zu hoffen sein, daß es, nachdem die Detailplanung vorliegt, zu keinen unliebsamen Überraschungen und Überschreitungen wie bei der Brennerautobahn kommt.

Die Stellungnahmen zu dem Entwurf des Bundesgesetzes, betreffend die Finanzierung der Tauernautobahn, sind selbstverständlich unterschiedlich. Während einzelne Länder sehr positiv dazu stehen, gibt es wieder andere Länder, die in Hervorkehrung ihrer Eigeninteressen etwas kritisch dazu Stellung nehmen. Im allgemeinen darf aber gesagt werden, daß die Vordringlichkeit anerkannt wird.

Ich darf in diesem Zusammenhang nochmals im Sinne des im Finanz- und Budgetausschuß einstimmig angenommenen Entschließungsantrages der Abgeordneten van Tongel, Steiner und meiner Wenigkeit ersuchen, daß die in der Regierungsvorlage aufgenommenen Haftungsbestimmungen, die noch in keiner Art und Weise auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der einzelnen Länder Bedacht nehmen und auch noch nicht für eine gleichmäßige Behandlung der Länder in dieser Frage sorgen, bei den nun noch folgenden Abschlußverhandlungen entsprechend modifiziert werden.

Ein zweites Problem bei uns in Kärnten ist die Reinhaltung der Seen und die damit verbundene Abwasserbeseitigung. Mit dem Fortschreiten der Industrialisierung, mit dem Steigen des Lebensstandards und mit der Entwick-

10730

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Frühbauer

lung der Chemie ist das Problem der Beseitigung der Abwässer in allen Staaten immer dringlicher geworden. Fachleute, Wissenschaftler, die Kommunal- und Landespolitiker beschäftigen sich laufend mit diesem Problem und kommen zu dem Ergebnis, daß die Beseitigung der Abwässer und die Reinhaltung der Gewässer selbst eine sehr, sehr wichtige Aufgabe des Staates ist, die nur mit einem hohen Kostenaufwand durch die Errichtung von Klär-, Kanalisations- und Wasseraufbereitungsanlagen gelöst werden kann. Für die dringendsten Projekte der Abwässerbeseitigung in Österreich wird in Fachgutachten für die nächsten Jahre ein Kapitalbedarf von 25 Milliarden geschätzt, und um die dringlichsten Wasserbauvorhaben allgemeiner Art in Österreich durchführen zu können, wird eine Ziffer von 40 Milliarden Schilling genannt. Es wird festgehalten, daß für die nächsten zehn Jahre ein Bedarf von 20 Milliarden Schilling berechnet wurde und daß beim Wasserwirtschaftsfonds noch unerledigte Anträge in der Höhe von 6,5 Milliarden Schilling liegen. *(Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.)*

Wenn man nun weiß, daß in der Zeit von 1959 bis 1967 aus Mitteln des Wasserwirtschaftsfonds den Ländern und Gemeinden 1,7 Milliarden Schilling für diese Vorhaben zur Verfügung gestellt wurden, so erkennt man, daß zur Lösung und Intensivierung der Frage des Gewässerschutzes eine entscheidende Erhöhung der Mittel unbedingt notwendig ist.

So notwendig die Abwässerbeseitigung bei den Großstädten und die Trinkwasseraufschließung für die einzelnen Wohngebiete ist, so scheint mir das Problem der Reinhaltung der Badeseen nicht weniger wichtig zu sein. Selbstverständlich kann man zur Auffassung gelangen, daß die Reinhaltung der Badeseen nicht so wichtig sei und die Mittel vordringlich für die Abwässerbeseitigung der Großstädte und für die Aufschließung von neuem Wasser eingesetzt werden müssen. Bedenken wir aber, daß bei uns das Handelsbilanzdefizit ständig steigt, bedenken wir, daß die Differenz zwischen den Kosten des Imports und dem Erlös aus unseren Exporten, wie allgemein bekannt ist, nur aus dem Fremdenverkehr, also aus unserer Dienstleistungsbilanz, gedeckt werden kann, und denken wir auch daran, daß es kaum möglich sein wird, durch eine noch so starke Steigerung unseres Exports in Zukunft auf diese Einnahmen aus dem Fremdenverkehr zu verzichten, so wissen wir, daß die Bedeutung dieses Wirtschaftszweiges für uns in Österreich nach wie vor eine besondere sein wird.

Kärnten liegt nach Tirol an zweiter Stelle im Sommerfremdenverkehr. Die Grundlagen des Sommerfremdenverkehrs bei uns bilden

außer Zweifel unsere Badeseen, die den Vorteil haben, daß sie nicht von Flüssen durchströmt werden und dadurch Temperaturen bis zu 28 Grad erreichen.

Dieser Vorteil unserer Badeseen ist aber gleichzeitig auch der größte Nachteil, weil dadurch die Eigenreinigung der Seen entfällt und somit das Problem der Verschmutzung ein weit größeres ist.

Alarmmeldungen der vergangenen Jahre haben schon aufgezeigt, wie akut die Gefahr ist und wie berechtigt daher heute alle Fachleute mit Sorge diese Entwicklung verfolgen. Die Gemeinden und das Land Kärnten unternehmen in dieser Richtung alle Anstrengungen. Das Land Kärnten wird 1969 26,6 Millionen Schilling für diesen Zweck zur Verfügung stellen. Die Durchführung der dringlichsten Projekte kostet aber mehr als eine Milliarde.

Daß das Land und die Gemeinden diese Mittel, die außer Zweifel für ein Vorhaben von gesamtösterreichischer Bedeutung notwendig sind, nicht allein aufbringen können, ist wohl unbestritten. Nehmen wir nur das Beispiel Velden. Die projektierte Anlage für die Abwässerbeseitigung in Velden mit Ringleitung und Pumpstation wird 60 Millionen Schilling kosten. Die Gemeinde mit den Gemeindebürgern, den Gewerbetreibenden und Hoteliers, haben bereits 13 Millionen Schilling für die Verwirklichung dieses Vorhabens aufgebracht. Es wird aber unmöglich sein, die Gesamtkosten auf die Bewohner der Fremdenverkehrsgemeinden zu überwälzen.

Auch von der Novelle des Wasserbautenförderungsgesetzes wird in dieser Richtung kaum eine Vermehrung an Mitteln zu erwarten sein. Denn die Maßnahmen, die hier vorgesehen sind, daß man nur mehr Darlehen gibt, daß das Darlehensausmaß abgesenkt wird, daß eine Erhöhung des Zinssatzes eintritt, um mehr Mittel zu gewinnen, werden nicht wirksam sein und nicht zum Tragen kommen, wenn gleichzeitig berechtigt Industrie und Gewerbe in den Förderungskreis mit einbezogen werden und damit auch mehr Mittel aus diesem Wasserwirtschaftsfonds beanspruchen. Ich appelliere daher an die Bundesregierung, für diesen Fonds zusätzlich mehr Mittel zu beschaffen, aus dem mit niedriger Verzinsung langfristige Kredite für diesen besonderen Zweck des Baues von Ringwasserleitungen, Großkläranlagen, Pumpstationen finanziert werden können, damit rechtzeitig die Grundlagen des Fremdenverkehrs auch für die kommende Generation gesichert werden.

Abschließend darf ich noch kurz auf ein Problem meines Wahlkreises eingehen, und zwar auf die Errichtung des Bundesgymnasiums für Mädchen in Viliach. 100 Jahre besteht das

Frühbauer

Bundesgymnasium für Knaben. 1872 wurden, den damaligen Erfordernissen entsprechend, die Räumlichkeiten fertiggestellt.

Neben diesem Knabengymnasium wurde 1939, also vor 30 Jahren, ein Mädchengymnasium in Villach errichtet, das in denselben Räumen, stammend aus dem Jahre 1872, untergebracht wurde.

Einige Zahlen sollen die Entwicklung dieser beiden Gymnasien charakterisieren: 1949 gab es 570, 1955 906, 1960 1060 und 1968 1416 Schüler und Schülerinnen.

Auf Grund dieser Entwicklung hat die Stadt Villach selbst versucht, durch eine großzügige Bereitstellung von Mitteln dafür Vorsorge zu treffen, daß dieses Problem gelöst wird. Die Stadt Villach hat 7,8 Millionen Schilling für den Neubau der Handelsakademie bereitgestellt, um Räumlichkeiten für das Gymnasium frei zu bekommen. Sie hat weiters 2,5 Millionen Schilling bereitgestellt: zur Anschaffung eines Baugrundstückes, zur Übersiedlung des Bundesbauhofes, damit auf dessen Grundstück das Gymnasium für Mädchen errichtet werden kann. Also 10,3 Millionen Schilling Vorleistung der Stadtgemeinde Villach, ohne daß bisher wirklich im Hinblick auf die zugesagte Errichtung des Gymnasiums eine positive Entwicklung abzusehen wäre. Nach einem 30-jährigen Bestand des Mädchengymnasiums und einem 100jährigen Bestand des Knabengymnasiums sind die Mädchen in Kellerräumlichkeiten, in Pausenräumen, in der Schuldienerrwohnung und so weiter untergebracht.

Es gibt eine Reihe von Erklärungen für diesen Bau des Bundesgymnasiums für Mädchen.

Der Herr Unterrichtsminister Dr. Drimmel hat am 30. Oktober 1963 in diesem Hause erklärt, das Mädchengymnasium in Villach befinde sich in Planung.

In einem Schreiben des Sektionschefs Doktor Nikolaus Frček vom 22. 8. 1966, Zahl 90.656, wird mitgeteilt, daß mit der Planung 1967 begonnen werde.

In einem Schreiben des Herrn Unterrichtsministers Dr. Piffel-Perčević, Zahl 122.456, vom 7. Dezember 1966, steht: Im Planungsprogramm 1967 enthalten und an erster Stelle gereiht.

Auf eine Anfrage meines Parteifreundes Zankl vom 7. Februar 1968 teilte der Herr Bundesminister Dr. Kotzina mit, daß die Absicht besteht, mit der Planung für den Neubau des Bundesgymnasiums für Mädchen in Villach und für den Neubau der Höheren Bundeslehranstalt für wirtschaftliche Frauenberufe in Villach noch in diesem Jahr zu beginnen.

Auf meine Frage im Finanz- und Budgetausschuß, wie weit es mit der Planung für das Bundesgymnasium für Mädchen in Villach stehe, antwortete der Herr Bundesminister für Bauten und Technik: Für 1969 keine Möglichkeit, es sind dringendere Vorhaben vorhanden.

Ich möchte feststellen, daß wir bei den Olympischen Spielen in Mexiko vielleicht noch eine Goldmedaille hätten erreichen können, wenn wir den Herrn Unterrichtsminister in der Abgabe von Versprechungen zur Leistung eines olympischen Rekords im Versprechen von neuen Schulbauten dorthin entsandt hätten.

Hier zeigt sich die offensichtliche Widersprüchlichkeit der ÖVP-Regierung. Es wird versprochen, getröstet, es wird gesagt, es ist im Programm aufgenommen, es wird durchgeführt, aber am Ende geschieht nichts. (*Abg. Dr. Bassetti: Es sind noch nie so viele Schulen gebaut worden wie in den letzten zwei Jahren, Herr Kollege!*) Der Gemeinderat von Villach hat daher am 12. Dezember 1968 in einer einstimmigen Entschließung zu diesem Problem nochmals Stellung genommen, auf die einzelnen Vorleistungen der Stadtgemeinde hingewiesen und kommt am Schluß zu der Aufforderung: Der Gemeinderat der Stadt Villach fühlt sich verpflichtet, an alle Maßgebenden zu appellieren, die Einhaltung der Zusage des Planungsbeginnes zumindest für das Bundesgymnasium für Mädchen in Villach für das Jahr 1969 sicherzustellen.

Herr Minister! Halten Sie die Zusage des Planungsbeginnes ein, bevor für Sie ein zweites Judenburg entsteht! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Wallner: Zum Worte gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dipl.-Ing. Hämmerle. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Hämmerle (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich möchte heute ein noch nicht erledigtes spezielles Kapitel des Bautenministeriums behandeln: die Lawinenverbauung. Da diese Sparte die ganze Gebirgsregion unseres westlichen und südlichen Bundesgebietes betrifft, erlaube ich mir, der Einfachheit halber zusammenzufassen:

Ich darf vielleicht vorausschicken, daß sich die Verbauungen — grob gesprochen — auf vier verschiedene Arten durchführen lassen:

Erstens die Hangverbauung, das sind Schneestützen im Gelände, oder Anpflanzungen, das heißt Aufforstungen, soweit sie sich unterhalb der Waldgrenze befinden;

zweitens durch Galerien;

drittens durch sogenannte Schneebrücken, die die Schneemassen über die Trasse hinaus schleudern und

viertens durch Tunnelbauten.

Dipl.-Ing. Hämmerle

Alle Bauten werden im Einvernehmen und unter Zuhilfenahme von Spezialisten der Schnee- und Lawinenkunde und des Lawinenwarndienstes durchgeführt.

Mit der EntschlieÙung vom 20. Jänner 1967 hat das Hohe Haus die Bundesregierung aufgefordert, die Südrampe des Radstätter Tauernpasses in das Sofortprogramm für 1967 für Lawinenverbauung einzubeziehen und besonders für die Verbauung der sogenannten Breiten Lahn Sorge zu tragen. Diese EntschlieÙung hat die Sorge des Hohen Hauses zum Ausdruck gebracht, auch auf den AlpenstraÙen alles zu tun, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

Aber auch in anderen Teilen Österreichs war und ist immer wieder der Ruf nach wintersicheren AusbaumaÙnahmen auf GebirgsstraÙen erhoben worden.

So haben die Wintersperren auf der Bregenzerwald-BundesstraÙe das Hohe Haus beschäftigt. Schon in der Sitzung vom 23. Juni 1967 hat der Abgeordnete Dipl.-Ing. Fink den Herrn Bautenminister gefragt, was er zu tun gedenke, um diesen wichtigen Verkehrsweg ganzjährig offenhalten zu können.

Artikel in verschiedenen Tageszeitungen und Telegramme aus Lech und Zürs am Arlberg, also aus Wintersportgebieten, haben immer wieder auf die Probleme des wintersicheren Ausbaues der AlpenstraÙen hingewiesen.

Seither sind fast zwei Jahre vergangen, und was ist geschehen?

Schon im Juni 1967 hatte Bautenminister Dr. Kotzina darauf hingewiesen, daÙ der lawinensichere Ausbau der Bregenzerwald-BundesstraÙe forciert mit dem Ziel vorangetrieben werde, die dort registrierten acht Lawinenzüge zu verbauen. Insbesondere sollte hiedurch sichergestellt werden, daÙ das kleine Bergdorf Warth im Winter nicht mehr vom Verkehr abgeschlossen sei.

Als Fertigstellungstermin für die gesamten BaumaÙnahmen war das Jahr 1970 genannt worden. Im Jahre 1968 wurde mit dem Bau der beiden letzten Galerien zwischen Hopfreen und Schröcken begonnen, nachdem das Bundesministerium für Bauten und Technik hierfür Mittel von 13,6 Millionen Schilling genehmigt hatte. Durch den Bau dieser beiden Galerien, die 200 m beziehungsweise 70 m lang sein werden, erhalten die Orte Schröcken und Warth wintersichere Zufahrten. Diese MaÙnahme ist vor allem für den Fremdenverkehr Vorarlbergs von besonderer Bedeutung, handelt es sich doch bei diesem Gebiet um ein vielbesuchtes Wintersportzentrum — man könnte es eher noch als ein Hoffungsgebiet bezeichnen —, in das gerade in den letzten Jahren er-

hebliche Mittel investiert wurden, wie der Doppelsessellift zum Diedamskopf, der Saloberkopflift, drei weitere Skilifte in Warth und ein Hallenschwimmbad in Schröcken.

Gleichzeitig mit dem Bau der beiden Lawingalerien wird auch das dazwischen liegende 160 m lange StraÙenstück modernisiert werden, im vergangenen Jahr konnten vier Lawinenverbauungen abgeschlossen werden. Gearbeitet wird gegenwärtig an der Birken- und an der Blise-Lawinenverbauung. Bei Au im Bregenzer Wald wird überdies noch eine 190 m lange Steinschlag-Galerie errichtet, die sich auch jetzt in Fertigstellung befindet.

Für sämtliche SicherungsmaÙnahmen an der Bregenzerwald-BundesstraÙe ist mit Kosten von insgesamt 50 Millionen Schilling zu rechnen.

Mit anderen Worten: Es besteht begründete Aussicht, daÙ dieses Lawinenverbauungsprogramm auf der Bregenzerwald-BundesstraÙe termingemäÙ eingehalten werden kann.

Was aber ist mit dem Radstätter Tauern?

Auch hier hat der Bautenminister in einem Bericht an das Hohe Haus vom 16. März 1967 über die vorgesehenen MaÙnahmen zur Verbauung der vier bedeutendsten Lawinen in diesem Bereich berichtet.

Am 25. Oktober 1967 war dem Hohen Haus ein weiterer ergänzender Bericht erstattet worden, in welchem insbesondere über den Stand der Arbeiten und die Aufteilung der Kosten referiert worden war.

Vor wenigen Tagen, am 28. November 1968, konnte nunmehr — zwei Jahre vor dem ursprünglich geplanten Termin und noch rechtzeitig vor Wintereinbruch — durch die Vollendung von drei Lawingalerien mit zusammen 496 m Länge der lawinensichere Ausbau des Radstätter-Tauernpasses vom Bautenministerium gemeldet werden. Die beschleunigte Bauausführung war durch die Bereitstellung von 45 Millionen Schilling Sonderkrediten, im Rahmen des von Bundesminister Dr. Kotzina angeordneten Sicherheitsprogramms für alpine Strecken, ermöglicht worden.

Die drei Lawingalerien liegen im Abschnitt Untertauern—Tweng der Tauern-Südrampe der Katschberg-BundesstraÙe. Es handelt sich dabei um die 148 m lange Schaidberglahngalerie, die Sprengerreithlawinenverbauung von 170 m Länge und die 178 m lange Ahornlahngalerie. Alle drei Verbauungen sind auf die volle StraÙenbreite von 7,50 m ausgelegt und zusätzlich mit einem 1,30 m breiten Gehweg ausgestattet.

Eine Vorstellung von dem starken Arbeitsinsatz und den Leistungen auf dieser Bau-

Dipl.-Ing. Hämmerle

stelle vermitteln einige Ziffern: Es wurden in Tag- und Nachteinsatz insgesamt 300.000 Arbeitsstunden geleistet. Im Zuge der Arbeiten mußten 8500 m³ Erd- und Felsabtragungen vorgenommen werden. Verbaut wurden 16.200 m³ Beton, 610 t Stahl und 4335 t Zement. Die beim Bau verwendeten Fertigteile hatten ein Gewicht von fast 2000 t. Zu den reinen Baukosten der Lawinengalerien von 45 Millionen Schilling waren für damit in Zusammenhang stehende Straßenbauarbeiten weitere 15 Millionen Schilling erforderlich. Die Tauern-Nordrampe aber hat bereits im Jahre 1966 durch den Bau der Weitlahn- und der Weißlahngalerie einen wirksamen Lawinenschutz erhalten.

Es ist erfreulich festzustellen, daß mit dem Ausbau der Tauern-Nordrampe und der Absicherung der Tauern-Südrampe nunmehr die Lawinenschutzmaßnahmen in diesem Bereich weitgehend als abgeschlossen angesehen werden können. Sie haben nicht nur für die Sicherheit der Kraftfahrer, sondern auch für den Fremdenverkehr im Lungau größte Bedeutung. Die durch Lawinenabgänge wiederholt notwendig gewordenen Wintersperren der Katschberg-Bundesstraße haben nämlich in den vergangenen Jahren wiederholt zu wirtschaftlichen Schäden in diesem idealen Wintersportgebiet geführt. Diese Beeinträchtigung ist nun ebenfalls weggefallen.

Wenn ich mich jetzt noch meiner engeren Heimat zuwende, so darf ich feststellen, daß auch die Verbauung der Passirtobel-Lawine mit einem Tunnel noch vor diesem Winter fertiggestellt werden konnte. Am 5. Dezember dieses Jahres konnte der Vorarlberger Straßenreferent die Erstbefahrung dieser Strecke vornehmen. Es war genau 14 Jahre nach dem großen Unglück, das dort passiert ist.

Durch eine 469 m lange Betonröhre — es ist dies eine ganz neue Konstruktion — wird der Verkehr künftig im Winter zwischen den Orten Langen und Stuben am Arlbeg bei Lawinengefahr unbehindert fließen können. Eine 6 m breite Fahrbahn und ein eigener Fußgängerweg mit 1,50 m sowie ausreichende Licht- und Belüftungsinstallationen erforderten einen Bauaufwand von rund 26 Millionen Schilling, von denen 2,5 Millionen Schilling für die Beleuchtung anfielen.

Ein völliger Ausbau vom Klostertal angefangen über Stuben, Lech bis Warth würde schätzungsweise 300 Millionen Schilling erfordern. Das Verständnis des Bautenministeriums hat aber dadurch mitgeholfen, daß man gerade für Lawinenverbauungen eigene Sonderkredite bekommen kann. Es müßten dort, hat es einmal in einem Gutachten geheißen, wenn man es richtig machen wollte, 5 km

Straße in einen Tunnel gelegt werden, nicht in einem Stück, aber an rund 20 verschiedenen Stellen. Ich glaube, es gibt rund 20 Lawinen, die dort heruntergehen.

Es muß auch immer wieder betont werden, daß für den Aufteilungsschlüssel für Straßenbaumittel des Bundes an die Länder nicht der Bevölkerungsanteil, auch nicht die Länge des Straßennetzes oder -zuges maßgebend sein kann, sondern die dem Gelände entsprechenden Baukosten. Es ist einleuchtend, daß ein Straßenkilometer im Burgenland nicht so viel kostet wie ein Kilometer Gebirgsstraße mit Lawinenschutz, Felssprengung und beidseitigen Stützmauern von oft gewaltiger Höhe.

Über die wirtschaftlichen Ausführungen dieser gelegentlichen Straßensperren habe ich ja bereits letztes Jahr berichtet, weil damals einmal während des Winters die Straße gesperrt werden mußte, was 267 Stunden Straßensperre erforderte. Vier Tage Sperre zu Ostern haben damals ein Minus von 3 Millionen Schilling im Fremdenverkehr ausgemacht.

Hohes Haus! Lassen Sie mich mit wenigen Sätzen, weil ich gerade am Rednerpult bin, noch einige Straßenanliegen aus meiner Heimat beleuchten. Ich will der hoffentlich bald fallenden Entscheidung für die Trassenführung Bregenz der Autobahn nicht vorgreifen. In Anbetracht des durch die Bauzeit sicher noch geraume Zeit nicht verschwindenden Flaschenhalses Bregenz sollte das südlich anschließende Rheintal in den planmäßig festgelegten Teilen bis Feldkirch zügig fortgesetzt werden, für Dornbirn bis Götzis sind erfreulicherweise 120 Millionen Schilling im Budget.

Wofür aber nichts vorgesehen ist, das ist die Ortsdurchfahrt Dornbirn der Bundesstraße 1, wobei sich die Gemeinde zu großen Mitfinanzierungsbeiträgen entschlossen hat. Das dringendste an diesem Projekt ist die Bahnunterführung der Bundesstraße 1 an der Nordeinfahrt der Stadt, wo die Durchfahrt von über 100 Zügen pro Tag und zusätzliche Lastzugsverschiebungen bei allzu oft geschlossenen Schranken in der Hauptreisezeit zu gewaltigen Verkehrsstauungen führen. Dies ist ein Grund, die Fremden auf die Schweizer Straßen abzu drängen; was das für uns bedeutet, muß ich nicht weiter erklären.

Im Rheintal muß die Weiche dafür gestellt werden, ob sich der Fremdenstrom über die Schweizer Pässe oder durch Österreich bewegen soll.

Zum Schluß der Wunsch wie auf vielen anderen Gebieten: Versuchen Sie, Herr Minister, dem Straßenbau als einem Hauptproblem der Infrastruktur mehr Mittel zuzuweisen!

10734

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Dipl.-Ing. Hämmerle

Sie sind dort sicher nicht schlecht angewendet.
(Beifall bei der ÖVP.)

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Haberl. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Haberl** (SPÖ): Hohes Haus! Ich möchte mit einem Straßenprojekt beginnen, dessen Baubeginn — das möchte ich gleich sagen — sicherlich noch in der Ferne liegt. Es ist die Frage der Pyhrnautobahn.

Aber es scheint mir doch wichtig zu sein, diese Frage heute anzuschneiden, denn im Streit um andere Autobahnen ist mir diese Frage in der Debatte zu sehr in den Hintergrund getreten. Um die Ansprüche bei einer Reihung nach der Wichtigkeit der Straßenbauvorhaben anzumelden, ist es notwendig, dazu etwas zu sagen.

Der Herr Minister hat erst vor kurzer Zeit bei der Eröffnung der Schoberpaß-Bundesstraße vor den Anwesenden die Vision hingemalt, wie der Fernverkehr einst über diese Autobahn rollen wird. Wir sind sicherlich niemandem neidig, wenn er mit seinem Vorhaben früher zum Zug kommt, aber wir Abgeordnete dieses Gebietes müssen doch darauf aufmerksam machen, welche hervorragende Bedeutung diese Autobahn als Nord-Süd-Verbindung hätte. Es wäre eine Straße, die sowohl dem Fremdenverkehr, aber gleichermaßen auch der Industrie dienen würde. Sie würde Gebiete der Steiermark durchqueren, die sich ohnehin mit ihrer Industrie in großen Schwierigkeiten befinden, in Schwierigkeiten, die nicht nur durch strukturelle Schwächen dieser Industrie, sondern auch durch die schlechte Verkehrslage dieser Gebiete bedingt sind.

Die Frage der steirischen Straßen ist daher eine Lebensfrage für die gesamte Steiermark und vor allem auch für die Wirtschaftszweige und Fabriken, die sich dort befinden.

Der Herr Minister hat im Ausschuß auf meine Frage geantwortet, daß die Vorstudien zu diesem Projekt abgeschlossen sind, daß die generelle Planung begonnen hat und daß 1969 mit der Detailplanung zu rechnen ist. Wir hoffen also, daß diese Planung der Ausgang zu konkreten Gesprächen zwischen Land und Bund ist. Hier ergeht von uns auch die Aufforderung an unser eigenes Bundesland, sich für dieses Vorhaben beim Bund besonders einzusetzen.

Aber in diesem Zusammenhang, Herr Minister, haben Sie auch etwas anderes gesagt. Sie haben gemeint, daß die Straßenbaupolitik in der Steiermark eine besondere Bedeutung hat. Sie haben damit auch unterstrichen, daß diese Straßenbaupolitik für die steirische

Industrie und Wirtschaft von besonderer Bedeutung ist. Diesem Ausspruch von Ihnen kann man nur zustimmen, denn die Frage der Straßenbaupolitik ist hier noch mehr eine Lebensfrage als anderswo.

Ich habe aber aus dieser Ihrer Antwort auch eine Sorge herausgehört. Sie sagten nämlich weiter, man müsse sich diese Politik überlegen, und warfen in diesem Zusammenhang gleichzeitig eine Reihe von Fragen auf. Sie sagten also, man müsse sich überlegen, wo einmal mit der Pyhrnautobahn begonnen würde, welche Straßenwünsche in der Steiermark Priorität haben, und zuletzt haben Sie die Frage aufgeworfen, die Ihrer Meinung nach auch geprüft werden müßte: ob man die Südautobahn Graz—Pack baut oder vielleicht die Pyhrnautobahn Graz—Bruck für wichtiger hält.

Ich wiederhole das nicht zu dem Zweck, um hier einen Streit über die verschiedenen Ansprüche herbeizuführen, aber ich glaube doch, daß diese Ihre Äußerungen manch ernste Frage für die Steiermark und die Straßenbaupolitik dieses Bundeslandes aufwerfen. Wenn Sie sagen, daß das neu überlegt werden muß, wirft sich zwangsläufig die Frage auf, ob das bisherige Straßenbaukonzept für die Steiermark etwa falsch war, ob die steirischen Interessen zu schwach vertreten wurden. Unbestreitbar ist, daß die Verkehrssituation in der Steiermark verheerend ist, egal von welcher Seite man das Problem sieht.

Wenn auch diese Frage der Pyhrnautobahn in einer gewissen Ferne liegt, scheint es mir doch um so wichtiger zu sein, darauf hinzuweisen, daß man die restlichen Stücke der Schoberpaß-Bundesstraße und der Pyhrn-Bundesstraße in verstärktem Ausmaß ausbaut.

Hier möchte ich noch einmal das wiederholen, was ich schon in einer schriftlichen Anfrage an Sie, Herr Minister, dargelegt habe: daß vor allem das einzige Stück dieser Pyhrnstraße, das auf dem Gebiet der Steiermark liegt und das einer der kritischsten Punkte dieses ganzen Straßenzuges ist und wo die Verhältnisse nicht mehr zumutbar sind, nämlich die Umfahrung von Liezen, endlich in Angriff genommen wird. Die Lösung dieser Frage darf nicht mehr hinausgeschoben werden.

Hohes Haus! Es ist heute schon beim Straßenbau von den verschiedenen Mängeln und auch davon gesprochen worden, daß beim Bau dieser Straßen oft eine Einstellung geherrscht hat, die von uns nicht toleriert und vertreten werden kann. Ich habe daher schon im Ausschuß auf eine Frage aufmerksam gemacht, die schon vor zwei Jahren, glaube ich, in der Öffentlichkeit zu regen Diskussionen

Haberl

geführt hat: nämlich die Frage der Südbahn Wien—Wiener Neustadt. Wir erinnern uns daran, daß es damals in der Öffentlichkeit eine große Diskussion über die schlechte Qualität dieser Betonbahn gab. Kollege Ing. Helbich hat ja heute auf die Bedeutung der guten Qualität einer Straße hingewiesen, indem er sagte: Die Lebensdauer der Fahrzeuge hängt wesentlich von der guten Qualität der Straßen ab, und hier würden also riesige Mengen von Volksvermögen zufolge schlechter Qualität verlorengehen.

Herr Minister! Sie sind damals den Angriffen der Presse und der Öffentlichkeit damit begegnet, daß Sie gemeint haben, Sie würden in dieser Frage ein Sachverständigengutachten einholen. Auf meine Frage im Ausschuß haben Sie das Ergebnis dieses Sachverständigengutachtens vorgelegt und gesagt, daß wohl festgestellt wurde, daß die Qualität dieser Straße nicht ganz in Ordnung sei, daß sich das mit der Benützung etwas bessern werde und daß die Sachverständigen zur Meinung gekommen sind, die Firmen könnten zu einem Schadenersatz nicht herangezogen werden. Aber gleichzeitig wurde für die Zukunft doch die Auflage erteilt, daß nicht mehr so gebaut werden soll, sondern besser, indem eigens erwähnt wurde, daß der Knetvorgang noch durch ein nachlaufendes Aggregat zu ergänzen ist und man dadurch zu einer besseren Oberfläche der Betonbahnen kommt.

Ich muß sagen: Diese Antwort ist für mich nicht befriedigend, denn sie wirft viele Fragen auf, vor allem auch die Frage, wieso man das bei dieser Straße nicht gleich so gemacht hat, wieso man mit dieser Sorgfalt nicht schon von Beginn an vorgegangen ist und wie solche Dinge passieren konnten, wie überhaupt das Aufsichtspersonal auf eine solche Entwicklung reagiert hat.

Hohes Haus! Nun zur zweiten Frage. Sie hat auch schon heute in der Debatte eine Rolle gespielt, der Herr Minister hat zum Teil beziehungsweise kurz darauf geantwortet. Ich habe auch in der Ausschußsitzung den Herrn Minister gefragt, worauf er die Krise in der Bauwirtschaft zurückführe. Er hat darauf eigentlich keine richtige Antwort gegeben. Er hat heute wohl gemeint, daß das Bautenministerium nur ein Achtel des Bauvolumens vergeben würde. Es schaut also so aus: Schuld an der Entwicklung sind andere. Aber das ist sehr wenig überzeugend, und zwar deswegen, weil der Minister bei seinen Erklärungen niemals von dem einen Achtel spricht, sondern immer Erklärungen für die gesamte Bauwirtschaft und für das gesamte Bauvolumen abgibt.

Trotz dieser nicht befriedigenden Entwicklung hören wir immer wieder optimistische Töne, die sicherlich vielleicht eine psychologische Bedeutung und Wirkung haben sollen, die aber im Widerspruch zur Wirklichkeit stehen.

Hohes Haus! Da muß ich sagen: Die Abhilfe eines schlechten Zustandes setzt ein Erkennen und eine richtige Analyse voraus. Man muß doch den Ursachen der Krise eines so großen Wirtschaftszweiges ernstlich auf den Grund gehen und kann nicht immer wieder versuchen, mit optimistischen Äußerungen Tatsachen zu verdrehen. Es ist dem Baugewerbe nicht damit geholfen, daß auf anderen Gebieten eine bessere Konjunktur herrscht. Man muß die Frage des Baugewerbes vor allem dann allein und speziell sehen, wenn man weiß, daß 16 Prozent der österreichischen Bevölkerung vom Baugewerbe leben, von einem Baugewerbe, das sich schon längere Zeit in Schwierigkeiten befindet, das sich ja eigentlich seit der Zeit, seit der es eine monocolore Regierung gibt, nicht mehr von den Schwierigkeiten erfängt.

Kollege Dr. Gruber hat das, was ich jetzt sage, bestätigt. Er hat heute gemeint: Wir haben alle große Sorgen mit dem Baugewerbe und mit dem Bau überhaupt. Er meinte ferner: Es soll wieder wie 1966 werden. — Das ist ein später Wunsch, den er heute geäußert hat.

Mir geht es aber darum, festzustellen, daß man diese Schwierigkeiten auch heute noch von offizieller Stelle immer wieder bestreitet und versucht, davon abzulenken, obwohl es auch von dieser Seite immer wieder verschiedene Erklärungen und Rechtfertigungen für diesen Zustand gibt. Eine Erklärung dazu ist immer wieder die, daß man auf die Übergangsschwierigkeiten beim Wohnbaugesetz hinweist. Das macht man schon so lange, daß diese Übergangsschwierigkeiten nicht so lange andauern können.

Die zweite Erklärung ist, daß man den Privaten die Schuld beim Wohnungsbau gibt. Meine Herren von der ÖVP! Das ist aber gerade der Wunsch der Österreichischen Volkspartei gewesen, auf den man auch beim Wohnungsbau alle Hoffnungen gesetzt hat und der heute nicht in Erfüllung geht.

Das nächste war, daß man auch in einer Pressemeldung darauf hinwies, das Auslaufen der Großprojekte Energie und Autobahnbau sei an dieser Entwicklung schuld. Das ist eine Frage, die, sofern das stimmt, sicherlich auch die verantwortliche Bundesregierung trifft. Im übrigen versucht man aber überhaupt, diese Krise abzustreiten.

Haberl

Hohes Haus! Nur die Betroffenen, die österreichische Bauwirtschaft, schlagen Alarm und widersprechen hier der ÖVP-Regierung eindeutig. Es gibt die verschiedensten Organisationen, bei denen Funktionäre der Österreichischen Volkspartei und auch Mitglieder dieses Hauses, die auf Seite der ÖVP tätig sind, eine ganz andere Sprache sprechen. Die Handelskammerinnung gibt eindeutig zu, daß die Auftragserteilung im Baugewerbe um 15 Prozent zurückgegangen ist und daß dies folgenschwere Auswirkungen auf das Baugewerbe hat.

Die „Kleine Zeitung“ vom 9. 12. schreibt: „Pleite am Bau, mehr Arbeitslose, Aufträge fehlen.“ Und sie meint — das befürchtet man in der Bauwirtschaft —, daß etliche diese Durststrecke nicht überleben werden. Die Statistik der Schadensfälle durch Pleiten in der Bauwirtschaft verheißt nichts Gutes. Hier wird dann gesagt, daß im Jahre 1966 die Schadenssumme in ganz Österreich bloß 87 Millionen Schilling, im Jahre 1967 bereits 263 Millionen Schilling und im ersten Halbjahr 1968 — also zu Beginn der Bausaison — bereits 115 Millionen Schilling ausmachte. Die Investitionen zeigen die gleiche Entwicklung. Im Jahre 1966 haben sie um 6 Prozent, im Jahre 1967 um 26 Prozent und 1968 erneut um 26 Prozent abgenommen.

Die „Salzburger Nachrichten“ — das wurde heute schon hier zitiert — sprechen von einem „Katastrophenwinter für die Bauwirtschaft“ und sprechen auch davon, daß 26 Prozent der im Baugewerbe in Salzburg Beschäftigten arbeitslos sein werden.

Der Herr Minister hat auf alle diese Fragen geantwortet: Im Jahre 1969 wird um 5 Prozent mehr gebaut. — Das ist eine optimistische Vorschau, die er im Ministerrat gegeben hat. Bei dem schlechten Jahr 1968 wäre diese Steigerung an und für sich nicht sehr erstaunlich! Heute wurde außerdem bewiesen, daß die Steigerung des Index größer ist als die von Ihnen genannte Zahl oder die Prozentsumme.

Hohes Haus! Aber bereits am folgenden Tag, am 12. 12., hat „Die Presse“ etwas anderes geschrieben und trotz dieser Erklärung des Ministers einen anderen Standpunkt eingenommen. „Die Presse“ schreibt: „Österreichs Unternehmer erwarten für das kommende Jahr im Bereich der Bauwirtschaft ... keine wesentliche Besserung.“ Sie schreibt weiters: Diese Erkenntnis hat sich in Gesprächen mit der Bundeswirtschaftskammer ergeben. Dort ist man zu dieser Ansicht gekommen. — Sie meint zum Schluß: Es besteht nach wie vor wenig Hoffnung für die Bauwirtschaft. Die ungünstige Be-

urteilung der Lage der Bauwirtschaft ist gegeben.

Der Herr Landeshauptmann Lechner von Salzburg meinte dazu, in Krisenzeiten müßte von Seite der öffentlichen Hand für den Bau eine Konjunkturspritze gegeben werden. Das ist eine Äußerung, die er gestern gemacht hat und die sicherlich nicht für die Vergangenheit gelten kann, sondern ein Hinweis für alle Verantwortlichen für die zukünftige Entwicklung auf diesem Gebiete ist.

Herr Minister! Sie haben in Ihrer Antwort im Ausschuß am 19. 11. vieles von dem zugegeben, was Sie ansonsten auf diesem Gebiete bestreiten. Sie haben gesagt, 1969 würden von seiten des Bundes mehr Mittel für Bauten notwendig sein, es müsse zugegeben werden, daß die vorhandenen Mittel zu gering wären.

Sie meinten aber auch vorwurfsvoll, wenn die Bauwirtschaft über zuwenig Beschäftigte klage, dann dürfe man nicht übersehen, daß sie sich in den letzten Jahren stark rationalisiert hat. Ich kann nur sagen, Gott sei Dank hat sie sich stark rationalisiert. Was heißt das eigentlich? Die Frage ist doch: Gibt es die Möglichkeit, das Baugewerbe auszulasten oder nicht? Oder ist das auch hier eine Frage der Umstrukturierung? Dann soll man das aber offen sagen und soll nicht bei Planungen davon ausgehen, wie das Leistungsvermögen der Bauwirtschaft ist, wenn man die Möglichkeit der Auslastung für dieses Gewerbe nicht reell sieht.

Aber die Bundesregierung ist ja nicht unschuldig in diese Lage gekommen. Herr Minister! Sie haben ja selbst im Ausschuß etwas zugegeben, was im vorigen Jahr immer noch bestritten worden ist. Sie haben gemeint, daß im vorigen Jahr nur drei Viertel des Wohnbauvolumens zur Verfügung standen und daß es heuer oder im Jahre 1969 wieder vier Viertel sind und daher der Wohnbau, wie Sie meinten, wieder stärker zum Tragen kommt.

Sie haben auch gemeint, daß die Bundesländer an dieser Entwicklung schuld sind, ein Vorwurf, der ja auch immer wieder vom Kollegen Dr. Gruber gemacht wird und der meiner Meinung nach nur bedingt richtig ist. Es gibt nämlich eine Reihe von Bundesländern, die die Mittel rechtzeitig vergeben haben. Ich muß hier die Steiermark erwähnen, die Ende 1967 für das Jahr 1968 die Mittel vergeben hat. Außerdem, Kollege Dr. Gruber, gibt es in der beiderseitigen Verantwortung anscheinend doch schwere Differenzen, denn hier wird immer von einem Rückstau gesprochen, aber die Bundesländer behaupten etwas anderes. Sie sagen, daß ihnen 1969 auf Grund von Vorgriffen weniger Mittel zur

Haberl

Verfügung stehen. Ich muß fragen: Was stimmt hier? Wenn das im entscheidenden Maße stimmt (*Abg. Dr. Gruber: Das mit den Vorgriffen stimmt!*), dann stimmt ja auch die Prognose der Mittel für das kommende Jahr nicht mehr, wenn sie zu einem wesentlichen Teil schon verbaut sind. (*Abg. Dr. Gruber: Nein, die sind noch nicht verbaut! Sie sind vergeben, werden aber erst 1968/69 bauwirksam!*) 1968 ist ja schon zu Ende. Das sind also Bauten von 1969, die 1968 begonnen worden sind und die keinesfalls, wie man rechnet, im Jahre 1969 voll bauwirksam werden können. (*Abg. Dr. Gruber: Nein, auch 1969 noch nicht!*) Das Wort „bauwirksam“ ist ja auch so ein wunderbares Wort, über dessen Auslegung wir ja schon im Ausschuß debattiert haben. (*Abg. Dr. Gruber: Haberl, da war der Weikhart dabei, als das vergeben worden ist!*)

Es ist nicht verwunderlich, Hohes Haus, daß bei dieser Situation das Gewerbe verzweifelt nach Arbeit sucht, und ich habe auch im Ausschuß berichtet, daß auf einer Tagung der Innung, bei der auch der Minister anwesend war, auch verlangt worden ist, daß die Eigenregiearbeiten der öffentlichen Hand, wie man meinte, wie das Pfuscherwesen bekämpft werden müssen, eine Forderung, die für diese Krise ja kein Ausweg wäre, denn der Arbeitsplatz würde ja dann auf einer anderen Stelle wegfallen, und es würde hier nur eine Verschiebung eintreten, abgesehen von den großen Investitionen, die auf dem Gebiet der Bauhöfe, Flußbauhöfe und so weiter von seiten des Bundes bis in die letzte Zeit hinein getätigt worden sind.

Hohes Haus! Zum Schluß möchte ich doch noch einige Dinge, von einer anderen Seite her betrachtet, zum Wohnbau sagen. Wir sehen, daß durch das neue Gesetz gewisse Änderungen eingetreten sind, und ich möchte diese Situation sehr nüchtern sehen. Das bedingt natürlich, daß auch die Fehler, die nicht nur von uns aufgezeigt werden, gesehen werden müssen. Ich möchte gar nicht bestreiten, daß einige Punkte im Gesetz verankert sind, die sicherlich entsprechen, die vielleicht in einigen Kleinigkeiten verbessert werden könnten. Aber wir bekennen uns grundsätzlich auch zur Subjektförderung.

Trotzdem trifft aus den verschiedensten Lagern eine Kritik ein, zu der Sie ja selbst, wie ich schon seinerzeit im Ausschuß meinte, etwas beigetragen haben, weil Sie ja immer wieder bei der schlechten Beschäftigungslage im Baugewerbe auf die Anlaufschwierigkeiten dieses Gesetzes verwiesen haben und dadurch das Gesetz in gewissem Maße in Mißkredit gebracht haben.

Es ist schon erwähnt worden, daß die gerechte und einheitliche Behandlung aller Staatsbürger deswegen nicht gewährleistet ist, weil jedes Bundesland verschiedene Maßnahmen und Bedingungen festgelegt hat. Die Einheitlichkeit dieses Gesetzes kann auf diese Weise nicht gewahrt bleiben.

Bei der Debatte um dieses Wohnbaugesetz ist auch interessant, daß heute auch von ÖVP-Leuten aus den Bundesländern manche Fragen aufgeworfen werden, gegen die sich die ÖVP in diesem Hause lange gewehrt hat, zum Beispiel gegen eine Änderung in der Frage des Wiederaufbaues, wo heute auch die Funktionäre der ÖVP in den Ländern der Meinung sind, daß es ein Unsinn gewesen ist, daß man mit einem Bombenschein für eine Wohnung Projekte für Hunderte von Wohnungen einreichen konnte.

Ich möchte nun auf etwas anderes hinweisen. Diese Sache kann man nicht mit Beschuldigungen der Länder abtun, weil ich der Meinung bin, daß man durch das Gesetz selbst die Länder zu einer gewissen Praxis, die zu einer Umgehung mancher Punkte des Gesetzes geführt hat, gezwungen hat. Daher kommt auch die Forderung aus den Ländern, und zwar nicht nur von Sozialisten, nach einer gewissen Novellierung des Gesetzes.

Ich habe schon darauf hingewiesen, die Art und Weise des Einlangens der Anträge und ihre Behandlung ist strukturpolitisch unmöglich, und man hätte wissen müssen, daß die Änderung beim Wohnungsbedarf und damit der Bedarf der Gemeinden an Mitteln so schnell vor sich geht, daß diese starre Bestimmung unmöglich ist.

Der Herr Minister hat gemeint, die chronologische Reihenfolge gelte ja nur für die alten eingereichten Vorhaben und nicht für die neue Wohnbauförderung. Mit dieser Antwort ist auch zugegeben, daß die Bestimmung nicht ideal ist. Ich möchte sagen, es gibt auch Berechnungen, wie viele Jahre es bei einem starren Vorgehen dauern würde, bis die neu eingereichten Vorhaben drankämen.

Kollege Dr. Gruber meinte hier, der Bund sei durch die Bundesländer in diese Lage gekommen und die Länder hätten keinen guten Willen gezeigt. Ich muß im Interesse der Länder sagen, daß mir hier manches umgekehrt erscheint und daß die Länder jetzt oftmals die größte Mühe haben, mit diesem Bundesgesetz in der Praxis fertigzuwerden. Das gilt jetzt umso mehr, als ja seit der Übergabe der Fonds an die Länder der Bund keine zusätzlichen Wohnbauförderungsmittel aus dem Budget mehr leistet.

Haberl

Die Frage einer eigenen Beteiligung des Bundes bleibt aktuell und wird in der Zukunft umso aktueller, je mehr sich die Frage der Wohnbaubeihilfe auswirken wird. Die Frage der Wohnbaubeihilfe ist sicher sehr zu begrüßen, aber sie ist in ihrer Auswirkung insofern noch nicht abzuschätzen, als ja diese Mittel aus dem gleichen Topf für Neubauten genommen werden müssen. Es wäre interessant, hier vom Herrn Minister zu erfahren, wieweit diese Wohnbaubeihilfe in fünf oder zehn Jahren den Neubau von Wohnungen überhaupt beeinträchtigen wird.

Die zweite Frage, die in den Ländern eine Rolle spielt und die auch in Betracht zu ziehen ist, ist die Verwaltungsfrage. Es wäre überhaupt interessant — Verwaltungsvereinfachung und Einsparung waren ja ein Argument —, wie sich das in der Praxis auswirkt. Aber die Praxis hat eben gezeigt — und das stellt sich in den verschiedensten Ländern immer mehr heraus —, daß die Länder bei der Bewältigung dieser Frage die größte Hilfe bei den Baugenossenschaften finden. Daher — das muß ich sagen — müssen wir gegen jede Entwicklung sein, die die Genossenschaften ausschaltet, beschränkt oder in irgendeiner Form diskriminiert.

Es ist heute vom Kollegen Weikhart schon auf den Artikel in den „Salzburger Nachrichten“ vom „Gesundshrumpfen der Bauvereinigungen“ hingewiesen worden. Man muß begreifen, daß mit einer solchen Entwicklung nicht nur die Verwaltung für manche Bundesländer wahrscheinlich komplizierter werden würde, sondern daß mit einer Einschränkung der Genossenschaften auch viele große Auftraggeber für die Bauwirtschaft ausfallen würden und daß damit eine Entwicklung eingeleitet würde, die dem Verdienst der Genossenschaften bei der Lösung der Wohnbaufrage in den letzten 20 Jahren, und zwar in schwerster Zeit, nicht gerecht würde.

Außerdem, glaube ich, sollen wir sehen, daß der Genossenschaftsgedanke imstande ist, viele Kräfte zu mobilisieren und zu konzentrieren, was nur im Interesse der Gemeinschaft und der Öffentlichkeit gelegen sein kann.

Sicherlich sind auch Genossenschaften vor Fehlern und vor Ereignissen, die nicht zu rechtfertigen sind, nicht gefeit. Aber trotzdem müssen wir erkennen, daß die Genossenschaft auch in dieser Hinsicht unbestritten die beste Form ist, weil sie einer mehrfachen Kontrolle unterworfen ist, die bei Aufsichtsrat und Generalversammlung beginnt und bis zum Prüfungsverband geht, woraus sich eine größere Sicherheit für alle, sowohl für die Mieter, aber auch für den Staat und die Länder, die die Mittel vergeben, ergibt.

Bemerkenswert ist der Aufruf der Steiermärkischen Landesregierung, die mehrheitlich durch die ÖVP besetzt ist und die öffentlich die Bevölkerung aufforderte, beim Ankauf von Wohnungen vor allem bei Vereinigungen vorzuziehen, die keine Genossenschaft sind. Das ist eine deutliche Sprache, die dem widerspricht, was der Abgeordnete Dr. Hauser im vorigen Jahr bei dieser Debatte zum Wohnbaugesetz gesagt hat. Er meinte nämlich damals, es sei egal, wer baut. Wir sehen aber aus der Entwicklung heraus, daß es nicht egal sein kann, wer baut und wer verwaltet.

Herr Minister! Noch eine letzte Frage, die ich einer Pressemeldung entnehme. Es steht hier: „Bautenministerium verteuert Wohnungen“. Diese Meldung bezieht sich auf folgendes: Es wird erwähnt, daß eine Genossenschaft, und zwar eine sehr große Genossenschaft, die Zinsenzuschüsse des Bundes, die auf zehn Jahre bewilligt worden sind, nicht mehr erhält. Dieses Abkommen ist nicht mehr verlängert worden. Daher sei die Genossenschaft gezwungen, die Preise für die Wohnungen zu erhöhen. Es handelt sich um die WAM — Alpine — Wohnbaugenossenschaft in Donawitz.

Das ist die einzige Meldung gewesen, und ich möchte gern wissen, was es mit dieser Meldung auf sich hat. Denn bisher war es in der Praxis doch immer so, daß die Zinsenzuschüsse wohl sicherlich befristet gegeben worden sind, daß sie aber jeweils immer verlängert wurden. In der Praxis ist der Zinsenzuschuß immer ein Teil der Förderung gewesen, einer Förderung, die sich aus dem Direktdarlehen und dem Zinsenzuschuß für einen begrenzten und fixen Betrag zusammengesetzt hat, und diese beiden waren auch die Kalkulationsgrundlage für die Mieter, auf die sich die Bewerber für die Wohnungen immer wieder verlassen haben.

Ich möchte Sie um eine Antwort bitten, denn eine solche Neueinführung würde für Zehntausende Familien eine Erschwernis bringen und vor allem für die Pensionisten und Rentner, die in solchen Wohnungen wohnen, von Bedeutung sein. Ich habe nur gehört, daß man den Standpunkt vertritt, auf Grund der Gesetzeslage könne man nichts unternehmen. Wenn das stimmt, möchte ich aber doch darauf hinweisen, daß eine „Reparatur“ in irgendeiner Form erfolgen müßte.

Hohes Haus! Ich hoffe, daß trotz allen Eigenlobes der ÖVP in dieser Frage das eintritt, was Kollege Prinke vor einiger Zeit, ich glaube, auch im Namen der ÖVP versprochen hat. Ich lese, daß er gesagt hat: Wir, die ÖVP, haben aus den Fehlern gelernt, es muß eine Novelle mit Verbesserungen

Haberl

gemacht werden, die den Anforderungen, die man zurecht an öffentliche Fonds stellen muß, gerecht wird.

Ich möchte daher zum Schlusse vor allem auch in der Wohnbaufrage sagen, meine Damen und Herren von der ÖVP: Hätten Sie früher auf die Vorschläge der Sozialisten in dieser Frage gehört, dann hätten Sie sich, aber auch besonders der Bevölkerung auch auf dem Gebiet des Wohnungsbaues manches ersparen können! *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Schrotter. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Schrotter** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte mich auch mit einigen Dingen bei diesem Kapitel befassen.

In der letzten Bundesstraßengesetznovelle haben wir unter anderem auch die Tauernautobahn beschlossen. Das ist vor allen Dingen auch für uns, für das obere Murtal, sehr interessant, weil wir damit eine Verbindung nach dem Westen und nach dem Süden haben. Das ist sicherlich sehr erfreulich. Wir hoffen nur, daß diese Dinge ehebaldigst realisiert werden.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich aber sagen, daß wir sehr viel Wert darauf legen würden, daß die Bundesstraße 96 durch das obere Murtal, die insgesamt 70,3 km lang ist, auch Zug um Zug ausgebaut würde, damit wir auch die Straße aufwärts mit Lastzügen benützen können, um dann auch den Anschluß an die Tauernautobahn zu finden.

Mit Stand vom 31. 12. 1967 war die Bundesstraße 96 bereits zu etwas mehr als 60 Prozent voll ausgebaut. Ich freue mich, daß im Jahre 1968 insgesamt 4,850.000 S hierfür verwendet wurden und daß für 1969 ein Betrag von 18,900.000 S vorgesehen ist.

Wir glauben also, daß dieser Ausbau der oberen Murtalstraße mindestens dann fertig sein wird, wenn auch die Tauernstraße, die oben gebaut wird, fertiggestellt sein wird. Diese Bundesstraße 96 wird dann oben im Lungau in St. Michael einmünden, und wir hätten dann eine Verbindung vom oberen Murtal aus nach dem Süden hin und folglich auch nach dem Westen, was für das Gebiet von großem Vorteil sein würde. Jetzt ist es nämlich so, daß die Ferntransporte nach Unzmarkt herunter müssen, bis St. Michael ob Leoben, und dann wieder die Schoberpaß-Bundesstraße hinauf, wenn sie nach Westen gehen sollen. Es ist das ein Mordsumweg, der mit sehr viel Kosten verbunden ist.

Vor allen Dingen auch für den Fremdenverkehr ist das sehr von Bedeutung. Der Bezirk Murau — also das obere Murtal — ist mehr oder weniger ein sehr industriearmer Bezirk und ist auf sehr viele Nebeneinkünfte angewiesen. Dieses Gebiet bemüht sich sehr, auch fremdenverkehrsmäßig einiges zu tun. Wir glauben daher, daß mit dem Bau dieser Straße und dem Ausbau der Murtal-Bundesstraße ein gewisser Fortschritt zu erzielen ist. Außerdem hätten wir dann auch einen schönen Durchzugsverkehr in das Innere der Steiermark. Man könnte dann durchfahren bis nach Judenburg und über die Stubalpe bis nach Graz. Das wäre fremdenverkehrsmäßig sicherlich von großer Bedeutung.

Ich möchte also sagen, daß dieser Ausbau des Straßennetzes im oberen Murtal vor allen Dingen auch für den Holzverkehr von sehr großer Bedeutung ist, der nach dem Westen geht; es sind oben Sägewerke und Holzhändler, die sehr viele Holztransporte durchführen. *(Ruf bei der SPÖ: Die fahren mit der Murtalbahn!)* Da müßte man umladen, Herr Kollege, und einen weiten Weg machen. Wenn man oben über den Tauern durchfahren könnte, ist man wesentlich schneller in Deutschland mit dem Holz, und die Frachtkosten wären wesentlich geringer. Letzten Endes trägt ja die Frachtkosten mehr oder weniger der Bauer, weil der Unternehmer das letzten Endes in seinen Preis einkalkuliert. Also für uns selbst, für unsere Berufskollegen ist das sicherlich von großer Bedeutung.

Nun hätte ich noch ein zweites Anliegen, sehr geehrter Herr Minister: Es wird durch Gesetzesbeschlüsse wohl festgelegt, daß neue Straßen und Autobahnen gebaut werden, doch setzt man dort die Trassierung nicht gleich fest. Das ist für uns eine sehr große Schwierigkeit, weil dann immer eine Unsicherheit eintritt und man nicht recht weiß: Wird die Straße über dieses Gebiet gehen oder nicht?

Vor allen Dingen für den Grundverkehr ist das sehr unangenehm. Bei Baugrundwidmungen ist es so, daß manchmal die Gemeinden bereits Baugründe widmen und daß sich hinterher herausstellt, daß die Straßentrasse dort drübergeht; derjenige, der einen Baugrund gekauft hat, kann dann keine Baubewilligung bekommen. Es sind immer sehr unangenehme Sachen, die damit verbunden sind.

Ich möchte also sagen, daß man gleichzeitig, wenn man schon den Bau von Straßen beschließt, auch ungefähr die Trasse mitfestlegen soll, damit man weiß, ob man dort noch bauen kann oder nicht.

10740

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Schrotter

Außerdem ist das für die Landwirtschaft nicht sehr angenehm. Wir haben laufend Grundzusammenlegungen, Entwässerungen und so weiter, und es kommt oft vor, daß man die Trasse im nachhinein festlegt; alle Grundzusammenlegungen sind dann umsonst gewesen, man hat Gelder ausgegeben, und zwar aus eigener Tasche, und vor allen Dingen sind auch öffentliche Mittel dabei. Es wäre also zweckmäßiger, wenn man bereits von vornherein festlegt, wo die Trasse ist, damit man sich unnütze Ausgaben und Kosten erspart.

Nun, meine sehr verehrten Damen und Herren, möchte ich ganz kurz und nach Möglichkeit sehr objektiv noch einmal zu dem Bau des Bundesrealgymnasiums in Judenburg einige Worte sagen. (*Abg. Dr. Gorbach: Das ist ein Schlager!*) Herr Nationalrat Schlager von der SPÖ hat unter Assistenz seines Kollegen Troll an den Herrn Bundesminister für Unterricht heftige Vorwürfe erhoben, daß er daran schuld sei, daß dieses Bundesrealgymnasium in Judenburg noch nicht gebaut ist, daß er ein Wahlversprechen abgegeben hätte. Man ist sogar soweit gegangen, daß man auch von „Kulturschande“ gesprochen hat.

Wer den Bundesminister Dr. Piffl kennt, weiß genau, daß er es nicht notwendig hat, Wahlversprechungen zu machen. Außerdem bin ich der Meinung, daß unsere Staatsbürger sicherlich nicht so dumm sind, auf Wahlversprechen hereinzufallen. Sie überlegen sich sehr genau, was sie tun und wem sie glauben sollen. Denn, meine sehr verehrten Damen und Herren, wenn Wahlversprechen etwas nützen sollten, dann, glaube ich, müßten Sie von der linken Seite schon längst die Mehrheit haben. (*Zustimmung bei der ÖVP. — Abg. Ing. Häuser: „Keine Steuererhöhungen, keine Mieterhöhungen — wählt ÖVP!“*)

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte die Dinge objektiv beleuchten, nur um die Sache klarzustellen. (*Abg. Ing. Häuser: Das ist objektiv? Das ist subjektiv!*) Herr Ing. Häuser, objektiv! (*Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Ja, ich werde jetzt gleich daraufkommen. Ich möchte niemandem die Schuld geben. Der Herr Minister Piffl hat — das stimmt —, als er im Jahr 1965 Judenburg besucht hat, dort versprochen, daß dieses Bundesrealgymnasium gebaut wird; das natürlich unter der Voraussetzung — das war die Grundfrage —, daß auch die Grundfrage, Herr Kollege Schlager, geklärt ist. Es waren widrige Umstände, die das bis zum Jahre 1967 hinausgeschoben haben. (*Zwischenruf des Abg. Benya.*) Bitte, Herr Präsident? (*Abg. Benya: Aber versprochen hat er's!*) Ja, natürlich. Unter der Voraussetzung — das

habe ich schon betont —, daß auch die Grundfrage gelöst wird. Ich gebe niemandem eine Schuld, Herr Präsident, ich sage nur, wie es tatsächlich ist. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Es hat sicherlich gewisse Umstände gegeben, auf Grund deren in so kurzer Zeit die Grundfrage nicht gelöst werden konnte. Daher ist der Baubeginn hinausgeschoben worden.

Aber nun darf ich doch zur Grundfrage etwas sagen: Herr Kollege Schlager hat gesagt, man hätte trotzdem anfangen können und hätte sich dann hinterher bemühen sollen, die Grundfrage zu lösen. Hier gebe ich dem Bautenminister recht, wenn er sagt, daß zuerst die Grundfrage gelöst werden muß, bevor projektiert und der Bau begonnen wird.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich kenne einige Beispiele, wo man das anders versucht hat und folgendes eingetreten ist: Wenn der Nachbar weiß, daß man auf seinen Grund unbedingt angewiesen ist, dann gibt er ihn zuerst einmal überhaupt nicht her, und wenn er dann dazu bereit ist, dann verlangt er horrend Summen. Ich glaube, das ist überall der Fall; in Knittelfeld ist es uns genauso ergangen. Wir haben auch unseren Bau hinausschieben müssen, weil irgendwelche Leute geglaubt haben, sie können für den Grund Summen verlangen, die weit, weit über dem tatsächlichen Wert gelegen sind. (*Ruf bei der SPÖ: In Judenburg wird der Grund ja geschenkt, Kollege Schrotter!*) Herr Kollege Schlager! Ich rede jetzt nicht von Judenburg, ich rede generell von dem Grundsatz des Bautenministeriums, daß man bei Gründen vorsichtig sein soll. Ob der Judenburger Grund geschenkt worden ist, Herr Kollege Schlager, oder nicht, das ist hier nicht ausschlaggebend. Im Jahre 1967 wurde die Schenkungsurkunde dem Bautenministerium zugesandt. (*Abg. Dr. Gorbach: Zu spät geschenkt!*) Vorher konnte man natürlich nichts machen.

Ich darf aber noch zur Klarstellung feststellen: Nachdem der Bau in Judenburg nicht rechtzeitig begonnen werden konnte, wurde das Geld natürlich nicht irgendwo anders verwendet, sondern es wurde in der Obersteiermark — das ist Ihnen allen sicherlich bekannt — verwendet, und zwar zusätzlich für Kapfenberg und für Bruck, also für die Handelsakademie und für die Höhere technische Bundeslehranstalt. Ich glaube, daß es sicherlich auch unsererseits begrüßenswert ist, daß das Geld in der Obersteiermark geblieben ist. Wir begrüßen das und sind froh darüber. Ich stelle das nur fest, um hier Unklarheiten aus dem Weg zu räumen.

Schrotter

Herr Bundesminister Dr. Kotzina hat auf eine mündliche Anfrage im Parlament vor einigen Tagen mitgeteilt, daß im Jahre 1970 mit dem Bau in Judenburg begonnen werden kann. Der Bau würde, weil eine Fertigteilbauweise angewendet wird, bereits 1970 beendet sein. Wenn man die übliche Bauweise anwenden würde, würde das sicherlich noch einige Jahre länger dauern. Es wird also an Judenburg selbst liegen, welche Bauweise es nun vorzieht und wie das dort weiterhin gemacht wird.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wenn man von Wahlversprechen des Herrn Ministers Piffl spricht, dann darf ich folgendes sagen: Seit seiner Amtsübernahme hat der Herr Minister unter anderen auch in der Steiermark einige Schulen errichtet. Ich darf sie vielleicht nennen: Musisch-pädagogische Realgymnasien in Eisenerz, in Murau, in Hartberg, in Deutschlandsberg, in Radkersburg (*Zwischenrufe bei der SPÖ*), das Bundesgymnasium in Köflach, Handelsakademien Liezen und Feldbach (*anhaltende Zwischenrufe bei der SPÖ*), und außerdem hat er noch die Schule in Bad Aussee stark gefördert. — Herr Kollege Schlager! Ich glaube unserem Minister mehr als dir, glaub mir das! Das ist sicherlich eine Leistung, die man aufzeigen kann und die erheblich ist für einen Minister, der erst so kurze Zeit im Amt ist. Er hat für die Steiermark das getan, was ich angeführt habe. Natürlich hat er auch für andere Bundesländer Leistungen vollbracht. Ich darf nur sagen, daß sich das sicherlich sehen lassen kann.

Natürlich muß man klarerweise auch einsehen, daß der Schulhausbau mit diesen Dingen nicht Schritt halten kann. Das ist überhaupt nicht möglich, schon aus budgetären Gründen nicht, und vor allen Dingen wäre unter Umständen auch die Kapazität der Bauwirtschaft vielleicht sogar überlastet, wenn man alle diese Dinge machen würde. (*Lebhafte Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Ich darf nur aufmerksam machen, daß wir im Baugewerbe eine Menge ausländischer Fremdarbeiter haben, weil man bei uns anscheinend nicht genügend Bauarbeiter hat.

Ich will damit nur sagen: Herr Minister Piffl macht nicht nur Wahlversprechungen, sondern erhält auch etwas und tut auch etwas! Wenn Herr Kollege Schlager vom rauhen Tauernwind gesprochen hat, daß in der Obersteiermark eine offene Sprache herrscht: Herr Kollege, einverstanden, da sind wir uns sicher einig. Aber um folgendes möchte ich bitten: Wenn man hier solche Dinge vorträgt, dann sage man die ganze Wahrheit! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Wallner: Zum Worte gemeldet ist der Herr Abgeordnete Josef Schlager. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Josef Schlager (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte zuerst einmal zu Herrn Vizekanzler und Generalsekretär Dr. Withalm kommen, denn der Herr Vizekanzler hat das letzte Mal, als ich hier an diesem Pult gesprochen habe, gesagt, jetzt beginne wieder die Landwirtschaftsdebatte, und ich habe ihm darauf erwidert: Ich mache nichts anderes als Ihre eigenen Kollegen. Und heute hat eben der Herr Kollege Schrotter als mein Kampfgenosse im oberen Murtal wieder die Schuldebatte eröffnet. Sie haben dann loyalerweise gesagt, bei einer parlamentarischen Aussprache ist es nun einmal so.

Wenn aber hier gesagt wird, ich hätte vielleicht nicht die Wahrheit gesprochen oder ich hätte den Herrn Bundesminister für Unterricht ungerecht angegriffen, dann möchte ich eine Feststellung machen: Herr Bundesminister! Ich habe Sie in keinem anderen Fall als im Fall Judenburg angegriffen! Es steht mir nicht zu, Ihre Leistungen, die Sie vielleicht woanders gemacht haben (*Abg. Dr. Withalm: Warum vielleicht?*), nur nicht in Judenburg, zu kritisieren. Im Fall Judenburg steht es mir aber zu. Ich wollte den Akt nicht mitnehmen, Herr Bundesminister, aber ich werde ja herausgefordert. Wenn man nämlich Interviews gibt, noch acht Tage vor Landtagswahlen Interviews gibt, muß man sich eben überlegen, was man sagt. Wenn man nicht korrekt sagt, ich warte noch auf die Grundangelegenheiten ... (*Abg. Dr. Piffl-Perčević: Die Bedingung, die ich stets beigesetzt habe, daß die Gemeinde Judenburg den Grund beistellen muß, ehe zu planen begonnen werden kann, ist im Interview aufgenommen worden!*) Dann hätten Sie die Zeitung berichtigen müssen, Herr Bundesminister! (*Abg. Dr. Withalm: Da hätten wir viel zu tun!* — *Abg. Dr. Piffl-Perčević: Da müßte ich ein Berichtungsbüro haben!*) Ihre Fraktion, Herr Bundesminister, und nicht die Fraktion der SPÖ hat diese Aussendung gemacht! (*Abg. Dr. Piffl-Perčević: Der Herr Bürgermeister kennt genau die Bedingungen! Kommen Sie daher nicht mit Zeitungsmeldungen, sondern fragen Sie bei Ihrem Herrn Bürgermeister!*) Es waren alle Ihre Mandatare dabei. Ich will Ihnen doch nicht neuerlich beweisen, daß der Bürgermeister recht hat. Ich habe sämtliche Protokolle hier! (*Abg. Dr. Piffl-Perčević: Und da steht die Bedingung drin!*) Laut Bürgermeisterprotokoll haben Sie damals bei der Besprechung den Bau zugesagt, es wird doch auf diesem Grund gebaut, den Sie besichtigt haben, Herr Bundes-

10742

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Josef Schlager

minister. Das ist doch ein Beweis dafür, daß nur über diesen Grund verhandelt worden ist! (*Beifall und Zwischenrufe bei der SPÖ.* — *Abg. Machunze: Nur keinen Wirbel!* — *Abg. Dr. Piffl-Perčević: Übertragung zweieinhalb Jahre später!*) Das werde ich gleich von der Landesregierung herausziehen! Sie wissen ganz genau, Sie haben selbst gesagt, daß die Raumnot in Judenburg die größte Raumnot in der Steiermark, wenn nicht in Österreich ist, und als verantwortlicher Bundesminister hätte ich dann doch eines gemacht: Ich hätte zumindest, wenn ich weiß, ich baue auf dem Grund und der Amtsschimmel wiehert vielleicht irgendwo, ich weiß nicht wo, im Unterrichtsministerium, bei der Landesregierung oder woanders ... (*Abg. Hartl: Bei der Gemeinde!*) Das werde ich auch noch untersuchen! Es ist aber billig, die Schuld auf die Gemeinde abzuschieben, die das Opfer bringt, 1 Million Grundkosten aufzubringen. Das ist in meinen Augen billig! (*Abg. Krempel: Der Bürgermeister ist schuld!* — *Abg. Schrotter: Sie verdrehen die Tatsachen!*) Ich verdrehe nicht die Tatsachen, die Tatsachen sind schwarz auf weiß da. (*Zwischenruf bei der ÖVP.*) Der Bürgermeister, Herr Kollege, hat nicht zu planen, den Auftrag für die Planung hat der Herr Bundesminister zu geben! (*Abg. Machunze: Bis der Grund gesichert ist!* — *Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Wenn Sie mich niederschreien wollen, bitte, ich habe Zeit! (*Abg. Ing. Kunst: Warum werden die Gemeinden immer belastet?*) Entweder sagt man die Wahrheit, oder man sagt sie nicht. (*Beifall bei der SPÖ.* — *Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Sie versuchen, das umzudrehen!

Herr Bundesminister, dann muß ich die Frage stellen: Wann wurde der Schenkungsvertrag von der Steiermärkischen Landesregierung übersandt? (*Abg. Dr. Piffl-Perčević: 1967!*) Aha, und was haben wir heute? 1969, meine Damen und Herren! (*Heiterkeit bei der ÖVP.*) 1968, und bis jetzt wurde nicht einmal mit der Planung begonnen! Das ist die Kulturschande, das sage ich Ihnen noch einmal! (*Beifall bei der SPÖ.* — *Abg. Hartl: Der Bürgermeister ist schuld!*) Wenn es der neue Bundestrend ist, den Bürgermeistern die Schuld zu geben! (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Präsident Wallner: Ich bitte um Ruhe! Es soll sich jeder zum Wort melden und antworten! (*Abg. Libal: Das ist wirklich eine Kulturschande!*)

Abgeordneter Josef Schlager (*fortsetzend*): Meine Damen und Herren! Wenn das Ihre Einstellung zur Kommunalverwaltung und zu den Bürgermeistern unserer Gemeinden ist, die für die Schulbauten die größten

Opfer bringen, die sogar Bundesaufgaben übernehmen, die ihnen nach der Verfassung gar nicht zustehen, und wenn Sie dann Bürgermeister beschimpfen wollen, dann bleibt das bei Ihnen! (*Zustimmung bei der SPÖ.*) Ich werde das auch den Bürgermeistern sagen. So kann man doch wirklich nicht vorgehen, einfach herunterschreien: Der Bürgermeister ist schuld! (*Abg. Machunze: Der Amtsschimmel, Kollege Schlager!*)

Herr Kollege Schrotter hat sich heute im Nachziehverfahren meinen Ausführungen vom vorigen Jahr über die Notwendigkeit der verkehrsmäßigen Erschließung auch des oberen Murtals — und zwar des Bezirkes Murau — angeschlossen. Ich habe gerade die Unterlagen da, Kollege Schrotter! Er hat dann von den Holzfuhwerken gesprochen. Ich fürchte nur, daß Herr Kollege Krempel bei seinen nächsten Ausführungen, man muß die Landesbahnen subventionieren und unterstützen (*Abg. Krempel: Das war nicht ich!*), einen größeren Betrag wird auswerfen müssen, wenn man die Murtalbahn nicht beschäftigt. Mit einer solchen Umgruppierung gefährden Sie auch die Arbeitsplätze bei der Murtalbahn, das sage ich Ihnen!

Aber, meine Damen und Herren, ich wollte ja nicht so leidenschaftlich zur Judenburger Schulfrage Stellung nehmen. (*Abg. Machunze: So kennen wir Sie gar nicht!*) Ich wollte deswegen nicht so leidenschaftlich zur Judenburger Schulfrage Stellung nehmen, weil bestimmte Schritte ja schon gesetzt wurden. Der Herr Bundesminister hat in einem Telegramm an den Herrn Bürgermeister, an die Schule und andere Herrschaften darauf hingewiesen, daß 1970 mit dem Baubeginn zu rechnen ist.

Das ist immerhin ein Vorteil, Herr Bundesminister, denn im Ausschuß haben Sie mir gesagt: Voraussichtlich im Jahre 1971; wenn in der herkömmlichen Bauweise gebaut wird, wird der Bau einige Jahre dauern, wird in der Fertigteilbauweise gebaut, kann der Bau in einem Jahr fertig sein. Ich begrüße das. In drei Wochen wurde für den Judenburger Schulbau immerhin ein Jahr gewonnen, was ich als echten Erfolg feststellen kann.

Aber ich wollte mich heute konkret mit drei Problemen beschäftigen, und zwar erstens — das wird vielleicht auch nicht auf Ihr Verständnis stoßen — mit der Öffentlichkeitsarbeit des Herrn Bautenministers, sprich Propagandaarbeit in der ÖVP; zweitens mit dem Straßenbau in der Steiermark, und hier im besonderen mit der Bundesstraße 17 oder Europastraße 7; hier werde ich dem Herrn Kollegen Helbich nachweisen, daß überhaupt kein Konzept vorhanden ist, daß planlos gebaut wird; und drittens in wenigen

Josef Schlager

Worten zum Schluß meiner Ausführungen noch einmal mit dem Realgymnasium Judenburg. (*Abg. Ofenböck: Jetzt haben wir wirklich geglaubt, es ist vorbei!*)

Zur sogenannten Öffentlichkeitsarbeit ... (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Meine Herren! Mir ist das egal, ich kann auch morgen weiterreden. (*Abg. Benya: Und noch einmal Judenburg!*) Zur sogenannten Öffentlichkeitsarbeit in den verschiedenen Ministerien wäre grundsätzlich zu sagen: Während der ganzen bisherigen Budgetdebatte wurde immer wieder von den verschiedenen Ressortministern in ihren Stellungnahmen betont, sie hätten im Rahmen der Einsparungsmaßnahmen — 3 Milliarden mußten ja eingespart werden — verschiedene Kürzungen im Budget hinnehmen müssen, Kürzungen zum Beispiel auf dem Gebiete der Ausrüstung bei der Gendarmerie und der Sicherheitswache, Kürzungen bei den Amtseinrichtungen, Kürzungen — was ich besonders bedauere — beim technischen Versuchswesen im Rahmen des Bautenressorts, Kürzungen des Ansatzes für Jugendförderung im Unterrichtsressort und dergleichen mehr.

Trotz notwendiger Sparmaßnahmen, trotz schwerer Belastung der wirtschaftlich schlechter gestellten Kreise in Österreich durch neuerliche Tarifierhöhungen, durch Erhöhung der Lohnsteuer, der Alkoholabgabe, der Sondersteuer für Autos und anderes mehr, hat man aber für Propaganda und Werbung und damit für die sogenannte Öffentlichkeitsarbeit genug Geld aus Steuermitteln zur Verfügung gestellt.

So kann man bei aufmerksamem Studium des Bundesvoranschlages für 1969 feststellen, daß für die Öffentlichkeitsarbeit — sprich Propagandaarbeit für die ÖVP-Regierung — erhebliche Mittel im Budget eingebaut sind. Ich persönlich schätze diese Mittel inklusive Ressortausgaben des Herrn Propagandastaatssekretärs Dr. Pisa auf insgesamt zwischen 40 und 50 Millionen Schilling. Diese besonders bei einem Sparbudget beachtliche Summe muß von den österreichischen Steuerzahlern und nicht von der ÖVP aufgebracht werden. (*Abg. Guggenberger: Und in Klagenfurt?* — *Abg. Hartl: In Wien sind es 40 Millionen Schilling!*) Ihr ganzes Argument geht dahin, wenn wir über das Bundesbudget sprechen, entweder über die Bezirkshebamme oder über den Feuerwehrhauptmann zu sprechen oder über irgend etwas anderes, nur nicht über das Budget! (*Abg. Libal: Wir reden nicht über Wien oder Klagenfurt, wir reden über das Bundesbudget!* — *Abg. Hartl: Das tut euch weh!*)

Meine Damen und Herren! Ich möchte doch einige GustostückerIn dieser Propaganda-

arbeit bringen. Eine besondere Aktivität auf dem Gebiete der Propaganda und der sogenannten Öffentlichkeitsarbeit entwickelte doch vorbildlich der Herr Bautenminister Dr. Kotzina. (*Abg. Hartl: Sehr gut!*) Für die ÖVP, aber nicht für das österreichische Volk, Herr Kollege Hartl, das gebe ich zu. Das möchte ich unterstreichen.

Wenn man die Propaganda des Bautenministers in den vergangenen Jahren einer näheren Betrachtung unterzieht, so stellt man fest: Es hat der Herr Minister bereits im Jahre 1967 nach seinen eigenen Angaben laut Anfragebeantwortungen 1,858.000 S für die Öffentlichkeitsarbeit ausgegeben. Das heißt also, daß mit diesem Betrag Plakate und Inserate gezahlt wurden.

Aber damit noch nicht genug, hat der Herr Bautenminister für weitere Öffentlichkeitsarbeit 454.933 S zusätzlich an Ausgaben getätigt, sodaß nach Angaben des Herrn Ministers insgesamt 2,312.000 S für Propaganda im Bautenministerium ausgegeben worden sind. (*Abg. Hartl: Wissen wir eh!*)

Ich möchte aus diesem Propagandaaufwand für 1967 nur eine Broschüre herausgreifen, und zwar hat das Bautenministerium einen Farbbildband über den Bau und die Planung der österreichischen Autobahnen herausgegeben. Dieser Band ist hier vorhanden. (*Der Redner zeigt das Buch vor.*) Ich bin auch so objektiv, ... (*Ruf bei der ÖVP: Ist das nicht schön?*) Wunderschön (*Abg. Hartl: Na also!*), aber es ist nicht das Kriterium, ob dieser Band schön oder nicht schön ist. (*Abg. Dr. Withalm: Das ist schon ein Kriterium, finde ich!*) Es ist zu fragen, ob es notwendig ist, ob es sich ein Staat leisten kann, wenn er so wenig Geld hat, ein so aufwendiges Erinnerungsgeschenk herauszugeben, wenn man noch nachsehen muß, welchen Wert ein Erinnerungsgeschenk überhaupt hat. (*Abg. Minkowitsch: Fragen Sie den Probst, was er zu seiner Zeit herausgegeben hat!*) Man hat natürlich, Herr Staatssekretär, nicht darauf vergessen, in diesen wunderschönen Bildband, der wirklich ein sehr schönes Druckwerk ist, den Herrn Bautenminister aufzunehmen. Ich verstehe es, daß Sie, Herr Bautenminister, als zuständiger Ressortchef in diesen Bildband aufgenommen worden sind.

Man hat aber mit dem Herrn Bautenminister in diesem Bildband nicht genug ÖVP-Prominenz drinnengehabt und hat zusätzlich dem Herrn Bundeskanzler Dr. Klaus, aber auch dem ehemaligen Handelsminister Dr. Bock eine freundliche Seite in diesem Bildband gewidmet. Ich gebe zu, meine Herren von der rechten Seite, daß sich der Herr Bundeskanzler einmal mit der Autobahn beschäftigt

Josef Schlager

hat. Er hat sich da einmal beim Bauskandal sehr bemerkbar gemacht. Er hat damals, als die Sache mit dem „sogenannten Bauskandal“ aufflog, versprochen, daß er die Türen zur Untersuchung dieses Falles weit öffnen wird. (*Abg. Grundemann-Falkenberg: Ist auch geschehen!*) Derzeit hat man aber den Eindruck, daß ein starker Wind diese Türen zugeweht hat, und zwar deshalb, weil viele die Gefahr erkannt haben, daß sie sich in der Zugluft der offenen Türen verkühlen könnten. (*Abg. Hartl: Das ist doch ein alter Sportler! — Abg. Guggenberger: Ist das eine Kritik an unseren unabhängigen Gerichten?*)

Ich habe nur das gesagt, was der Herr Bundeskanzler von den offenen Türen gesagt hat. Herr Kollege Guggenberger, unterschieben Sie mir nicht Dinge, die ich nicht gesagt habe! Das ist für einen Beamten nicht üblich. Wir treffen uns da auf einer Ebene.

Dieser Bildband wurde in 5000 Exemplaren gedruckt. Er wurde an die Dienststellen der öffentlichen Hand, an die größeren Gemeinden, insbesondere im Einzugsbereich der Westautobahn, an die Kammern, an Mandatare, sowie an Baufirmen und Zivilingenieure, die am Bau der Westautobahn mitgearbeitet haben, verteilt. Das war und ist also ein echtes Geschenk zur Erinnerung an den Bau der Westautobahn, denn mit einer Auflage von 5000 Stück und bei der Betrachtung jener Personen, die dieses Exemplar erhalten haben, kann man von einer Werbung für den Fremdenverkehr wirklich nicht sprechen, weil ja auch die Auflage zu gering war. Es wäre — und das will ich auch offen feststellen — dagegen nichts einzuwenden, wenn im Budget Mittel im Überfluß vorhanden wären, aber in einem Sparbudget hat meiner Meinung nach ein solches Erinnerungsgeschenk nichts zu suchen, das man auch mit anderen, billigeren Mitteln ohne weiteres hätte besorgen können. (*Beifall bei der SPÖ.*) Diese 5000 Stück kosteten den österreichischen Steuerzahler allein 395.000 S. Also in einer Zeit, in der der österreichische Steuerzahler um Verständnis aufgerufen wird, die neuerlichen Belastungen zu ertragen, wo man sich durch einschneidende Budgetmaßnahmen das Defizit zu verringern bemüht, werden großzügig fast 400.000 S aufgewendet, um ein Erinnerungsgeschenk zu verteilen. Meine Meinung: Mehr Sparsamkeit wäre unter diesen Verhältnissen am Platze gewesen.

Und dazu ist noch etwas aufklärungsbedürftig, Herr Bundesminister: In einer schriftlichen Anfragebeantwortung an den Abgeordneten Libal vom 9. Juli haben Sie die Kosten für eine Autobahnbrochure mit 220.683 S bekanntgegeben und haben erklärt, daß dieser Betrag aus einem bestimmten

Budgetansatz beglichen wurde. Nun muß ich die Frage stellen, von wo der Betrag von 175.000 S, der ja jetzt die Differenz darstellt, hergenommen wurde und aus welcher Budgetpost er stammt. Der Herr Bautenminister hat den Propagandafeldzug im Jahre 1967 eingeleitet und mit starker Intensität fortgesetzt. Er hat Plakate drucken lassen, die die Tätigkeit seines Ministeriums beziehungsweise die Politik der ÖVP, der Regierung dem österreichischen Wähler näherbringen sollten. Selbstverständlich wurden alle Kosten dieser Propagandamittel wieder mit dem Geld des österreichischen Steuerzahlers gedeckt. Aber ganz besonders rührig, meine Damen und Herren, war der Herr Minister am Beginn des Jahres 1968. (*Zwischenruf des Abg. A. Schlager.*) Herr Namenskollege, es ist nicht gut, was ich da zu sagen habe, gelt? Damals erschienen plötzlich in den österreichischen Illustrierten doppelseitige Annoncen mit der Überschrift: „Männer in der Nacht!“ (*Abg. Hartl: Das ist ein Kriminalroman!*) In diesen Anzeigen wurde die ohne Zweifel anerkennenswerte und aufopferungsvolle Tätigkeit der österreichischen Straßenarbeiter bei der Schneeräumung im Winter 1967/68 gezeigt. Das, meine Damen und Herren, war aber nur ein Vorwand, damit der Herr Bundesminister eine politische Propagandasuppe kochen konnte. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Das werde ich jetzt gleich beweisen. — Während die Bilder die schwere Arbeit der Straßenarbeiter zeigten, konnte man im Text lesen, wie umsichtig und vorsorglich der Herr Bautenminister sich der Straßenpflege im Winter annehme. (*Abg. Hartl: Das nächste Mal wird er einen Besen nehmen!*) Herr Bautenminister! Ich glaube, in Ihr Aufgabenbereich gehört ja die Durchführung der Winterarbeit hinein. Was würden Sie sagen, wenn die Landeshauptleute, die viel mehr Landesstraßen als Bundesstraßen haben, solche Broschüren herausgäben und wenn vor allem die österreichischen Bürgermeister, die ihrer Pflicht genauso nachkommen, eine Broschüre herausgeben würden, was sie im Winter machen. Eine reine Propagandaarbeit ist das! (*Abg. Hartl: Hast du nicht die Plakate gesehen, die der Bürgermeister, der Herr Bürgermeister Marek angeschlagen hat?*) Das ist es ja nicht. — Hier, in diesem Propagandaartikel werden Slogans verwendet, die nicht bei amtlichen Aussendungen oder Anzeigen, sondern ansonsten überhaupt nur in der Werbeindustrie gebräuchlich sind. (*Zwischenruf bei der ÖVP.*)

Gestatten Sie, Ihnen einige Bilder von dieser Arbeit der „Männer in der Nacht“ zu zeigen. Das ist eine Aussendung im „Stern“ vom 28. Jänner 1968: „Wie sagte doch Bautenminister Doktor Kotzina einmal? „Straßen auch unter extremen Bedingungen für den Verkehr frei-

Josef Schlager

zuhalten, ist mindestens ebenso wichtig wie der Bau neuer Verkehrswege.‘ Recht hat er.“ — Steht hier geschrieben. (*Abg. Hartl: Schwechater!*) Kommt gleich!

Hier habe ich eine „Kurier“-Beilage vom 27. Jänner 1968: „Der Schnee und der Wille, ihn jederzeit zu bekämpfen, diktieren, damit das Wort ‚Komm gut heim!‘ nicht Phrase oder Appell an das Gemüt bleibt. Oberstkommandierender“ — haben Sie auch schon einen militärischen Rang, Herr Bautenminister? — „in diesem Kampf gegen General Winter ist Bautenminister Dr. Kotzina.“ (*Ruf bei der ÖVP: Das ist so wie „Frohe Weihnachten und ein glückliches Neujahr, Bruno Marek!“*) Das kommt erst! (*Heiterkeit.*) — Aber auch in einer anderen Zeitung, meine Damen und Herren, stand geschrieben: „Bautenminister Kotzina ... Straßen auch unter extremen Witterungsbedingungen“, und so weiter und so weiter — (*Zwischenruf des Abg. Hartl.*)

Und jetzt kommt etwas Interessantes: Meine Damen und Herren! Wenn das die Zeitungen, die Illustrierten geschrieben hätten, wäre das eine echte Anerkennung gewesen. Aber wenn man sich dieses Plakat anschaut, braucht man ein Vergrößerungsglas, damit man lesen kann, daß darunter „Anzeige“ steht, das heißt, daß das also ein bezahltes Inserat ist. (*Abg. Dr. Withalm: Das ist pressegesetzlich in Ordnung!*) Das ist pressegesetzlich richtig, aber da kommt jetzt etwas anderes, was pressegesetzlich nicht ganz richtig ist. Hier, bei dieser Einschaltung in dieser Zeitung — auch ein doppelseitiges Inserat — kann man suchen, wo man will — das Wort „Anzeige“ ist nicht verzeichnet. (*Ruf bei der ÖVP: Vielleicht ist es keine!*) Es wäre sehr interessant, diese Sache pressegesetzlich zu untersuchen. Aber ich weiß schon, worum es geht, meine Damen und Herren. Es schaut doch für den Herrn Bautenminister viel schöner aus, wenn nicht „Anzeige“ darunter steht und man der Meinung ist, es ist eine Reportage der Zeitung. Das ist das Ganze! (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Sie versuchen doch mit Ihren Zwischenrufen nur ununterbrochen abzulenken, denn dazu haben Sie ja nichts zu sagen! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Es konnte bis heute nicht geklärt werden, wie diese Anzeige in die Zeitung hineingekommen ist. Als der Kollege Libal ... (*Abg. Hartl: Das soll der Euler untersuchen!*) Ja, der ist euch jetzt durchgegangen, da müßt ihr einen neuen Euler suchen. (*Abg. Hartl: Der sitzt!*) Sitzt er? Wo sitzt er denn, Kollege Hartl? (*Abg. Hartl: Ich weiß es nicht!*) Als der Kollege Libal in einer Anfrage den Herrn Bautenminister fragte, ob der Herr Minister diese Art von Propaganda für seine Person richtig

finde, stellte der Minister fest, daß er dazu den Auftrag nicht gegeben habe und daß er eine Propaganda dieser Art für geschmacklos finde. Ich kann mir aber nicht vorstellen, daß ein Minister in vier verschiedenen Zeitungen erschienene Anzeigen nicht gelesen hat und gar nicht kannte. Er hätte doch von sich aus etwas unternehmen können, wenn er den Inhalt dieser Anzeigen für geschmacklos gefunden hat, und hätte diesen Standpunkt seinen Mitarbeitern klarmachen können. Das ist aber bis zum Zeitpunkt der Anfrage des Kollegen Libal am 7. März 1968, also nach fast einhalb Monaten, nicht der Fall gewesen.

Meine Damen und Herren! Ich sage noch einmal: Das ist ein sehr ernstes Problem, auf diese Art und Weise Steuergelder aufzuwenden und Propaganda zu machen und gleichzeitig zu wissen, daß das die Landesregierungen, vor allem aber die österreichischen Gemeinden und die österreichischen Bürgermeister nicht machen. (*Rufe bei der ÖVP: Bruno Marek! — Abg. Guggenberger: Klagenfurt! — Abg. Weikhardt: Sie scheinen nicht zu wissen, daß Marek auch Landeshauptmann ist! Das dürften Sie nicht wissen! — Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP und Gegenrufe bei der SPÖ. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.*) Ich möchte dazu nur sagen, daß der Herr Minister selbst gesagt hat, daß er diese Anzeigen geschmacklos findet. Er hat aber dafür einen Betrag von 334.610 S bezahlen müssen, die wieder aus Steuermitteln des österreichischen Steuerzahlers gedeckt werden müssen. (*Abg. Staudinger: Und die 30 Millionen von Wien?*) Ich würde Ihnen empfehlen, Ihren Kollegen im Wiener Gemeinderat Ihre Argumente zu sagen, damit sie in einer Sitzung das bringen können. Hier haben wir Bundesprobleme. Anscheinend geht es Ihnen so nahe, daß Sie keine anderen Zwischenrufe wissen! (*Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP. — Unruhe.*)

Präsident **Wallner**: Ich bitte um Ruhe! Es kann sich jeder zum Wort melden.

Abgeordneter **Josef Schlager** (*fortsetzend*): Aber es kommt ja noch eine andere Sache, meine Damen und Herren. Es bestand die Möglichkeit, daß ein Teil der österreichischen Bevölkerung diese Bildzeitschriften nicht gelesen hat. Daraufhin hat man natürlich überlegt: Was kann man denn machen, damit der restliche Teil der Bevölkerung die Arbeit im Winter auch noch irgendwie erleben oder sehen kann? Man hat sich dann sehr schnell aus Budgetmitteln — und jetzt hören Sie sehr gut zu — von einer Privatfirma einen Fernsehfilm drehen lassen, der den österreichischen Steuerzahler neuerdings 211.000 S gekostet hat.

10746

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Josef Schlager

Aus einer Anfrage, die an den Herrn Minister gestellt wurde und die Sie sofort hier von mir haben können, damit Sie sich überzeugen können ... (*Ruf bei der ÖVP: Danke schön! — Heiterkeit.*) Ich möchte hier ausdrücklich feststellen, daß ich den großen Leistungen und der verantwortungsvollen Tätigkeit der Arbeiter der Straßenpflege unter den schwersten Witterungsverhältnissen sowie ihrer Einsatzbereitschaft bei Tag und Nacht größte Anerkennung zolle und daß diesen Männern, die diese schwere Arbeit verrichten, unser aller Dank gebührt. (*Beifall bei der SPÖ.*) Ich finde es aber beschämend, mit den Leistungen dieser Männer Parteipolitik und Persönlichkeitskult zu treiben und unter dem Vorwand, die Arbeit jener Männer zu würdigen, für eine solche Parteipropaganda mehr als eine halbe Million Schilling aus Steuermitteln zu verausgaben. (*Ruf bei der ÖVP: Sollen wir die Arbeit verschweigen?*) Nein, ich komme gleich darauf.

Ich finde es bezeichnend für diese Regierung, daß aus Budgetmitteln des Bautenministeriums 211.000 S genommen werden, um einen Film — und jetzt hören Sie gut zu! — bei einer Privatfirma und nicht beim Österreichischen Rundfunk drehen zu lassen! (*Abg. Altenburger: Sind Sie gegen die Privatwirtschaft? Darf dort niemand beschäftigt werden?*) Ich glaube, die Fernsehgebühren und die übrigen Einnahmen des Fernsehens sind hoch genug, so daß das Österreichische Fernsehen aus eigenen Mitteln einen solchen Film drehen kann. Wenn man Millionen für eine Jubiläums-sendung des Österreichischen Rundfunks ausgeben kann, die sowohl vom Großteil der Rundfunk- und Fernsehteilnehmer wie auch von einem Großteil der österreichischen Presse abgelehnt und als Geldverschwendung angesehen wird, kann man wohl verlangen, daß das Österreichische Fernsehen für jene Männer, die unter schwierigsten Bedingungen ihre Arbeit besorgen und die Verkehrssicherheit der österreichischen Straßen garantieren, 211.000 S aus dem Fernsehbudget herausbringt, um die Leistungen dieser Männer zu würdigen. Ich glaube, dazu braucht man keine Privatfirma! (*Abg. Altenburger: Hat die Arbeiterkammer den Film gedreht?*) Herr Kollege Altenburger! Aber kein Bundesminister! Wir haben ja schließlich Aufgaben in Österreich ... (*Abg. Altenburger: Ist das verboten? Das ist doch kein Argument!*) Sie haben kein Argument! (*Abg. Altenburger: Was kritisieren Sie dann?*) Es ist nicht verboten! Aber wenn man Sparsamkeit predigt, dann soll man auch Sparsamkeit einhalten und nicht Geld an eine Privatfirma vergeben, wenn das österreichische Fernsehen das gleiche machen kann. Das werden Sie nie-

mandem weismachen können, Herr Kollege Altenburger. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Was ist mit dem Fernsehen?*) Da hätten Sie früher hereinkommen müssen, Herr Kollege Kranzlmayr! Aber ich werde es Ihnen dann gerne noch einmal sagen. (*Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.*)

Meine Damen und Herren! Jetzt wollen wir uns einmal mit dem Pressereferat des Herrn Bundesministers beschäftigen. Der Herr Bundesminister hat am 12. April 1968 auf eine schriftliche Anfrage meines Parteikollegen Frühbauer festgestellt, daß es für das Bundesministerium für Bauten und Technik unbedingt notwendig wurde, ein eigenes Pressereferat aufzubauen, da es sich — wie Sie wörtlich ausführten —, wie die bisherige Praxis zeigt, bestens bewährt hat.

Herr Minister! Nach meinen bisherigen Ausführungen muß ich feststellen, daß das von Ihrem Standpunkt aus zutreffen mag. Das Pressereferat hat sich auf jeden Fall als Zweigstelle des ÖVP-Pressedienstes für die ÖVP-Regierung bestens bewährt. Das kann ich Ihnen bestätigen, Herr Bundesminister!

Aber in der erwähnten Anfragebeantwortung gab der Herr Bundesminister bekannt, daß das Referat Presse mit einem Referenten — ich habe auch den Amtskalender mitgenommen, wo das genau dokumentiert ist — und zwei Hilfskräften besetzt ist und daß der Personal- und Sachaufwand für dieses Referat zirka 240.000 S jährlich beträgt.

Wenn man im Amtskalender für das Jahr 1968 nachliest, so findet man im Bautenministerium, Referat Presse, Kühne Ernst, den Vertragsbediensteten Peter Fuchs und den Konsulenten für Wirtschaftspolitische Angelegenheiten Dr. Carl Hödl als leitende Beamte eingetragen. Schreibkräfte, meine Damen und Herren, scheinen im Amtskalender nie auf; das ist im allgemeinen nicht üblich. Es ist aber nicht möglich, den Pressereferenten Peter Fuchs, der als verantwortlicher Redakteur im Impressum der Wohnbaufibel aufscheint, oder den Konsulenten für Wirtschaftspolitische Angelegenheiten Dr. Hödl als Schreibkraft zu bezeichnen.

Auf Grund eines Anrufes in der Staatsdruckerei wurde mitgeteilt, daß der Amtskalender 1968 im März dieses Jahres gedruckt wurde. Die Anfragebeantwortung — das stelle ich hier nochmals fest — stammt vom 12. April 1968. Hier stellt sich die Frage: Was kann man einem Minister noch glauben, was kann man einer Regierung glauben,

Josef Schlager

wenn so oft — wie jetzt schon nachgewiesen wurde — dem Hohen Haus die Unwahrheit mitgeteilt wird?

Der Herr Bundesminister hat nämlich auf die Anfrage des Herrn Abgeordneten Libal mündlich festgestellt, daß Dr. Carl Hödl nicht dem Personalstand des Ministeriums angehört, sondern nur zu einer einmaligen Dienstleistung herangezogen wurde. Ich kenne den Amtskalender auch schon sehr lange, aber es ist nicht üblich, daß Konsulenten, die zu einer einmaligen Dienstleistung herangezogen wurden, in den Amtskalender aufgenommen werden. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Das ist jetzt die Ausnahme!*) Das ist aber anscheinend nur eine Ausnahme für die ÖVP. Ich muß sagen, daß nicht einmal die mit einem Werkvertrag beschäftigten Pressereferenten der Ministerkollegen, die schon seit einigen Jahren kontinuierlich diese Funktionen ausüben, im Amtskalender vermerkt oder angeführt sind.

Aber selbst wenn ich das glaube, so können Sie mir doch nicht weismachen, daß Sie den Redakteur Peter Fuchs in Ihrer Anfragebeantwortung an den Herrn Kollegen Libal als Schreibkraft bezeichnet haben. Jetzt kommt noch etwas. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Sie warten auf den nächsten Amtskalender!*) Ja, da warte ich darauf, da können Sie versichert sein! Ich habe die Amtskalender alle, auch zu Hause.

Wie aber der Herr Minister in einer weiteren Anfragebeantwortung mitteilte, hat er seit 1. Juli 1968 noch einen dritten Redakteur — also mehr als hier im Amtskalender aufscheinen — in der Pressestelle beschäftigt, und zwar einen Dr. Listberger. Meine Damen und Herren! Dieser gehört dem Personalstand des Bundeskanzleramtes an und — man höre und staune — ist zur Einschulung in Ihrem Pressereferat tätig. (*Bundesminister Dr. Kotzina: Halten Sie das für ein Unrecht?*) Nein! Sie müssen ein gutes Pressereferat haben, daß ein Dr. Listberger in Ihr Referat zur Einschulung kommt. Ich glaube, das ist ein gutes ÖVP-Pressereferat. Herr Minister! Wenn auch vielleicht für alle anderen Abteilungen Ihres Ressorts der Personalstopp und die Aufnahmesperre gilt, für Ihr Pressereferat gilt anscheinend diese Aufnahmesperre nicht, denn sonst könnten Sie dieses Referat — trotz Beteuerungen von Verwaltungsreform und von Personalkürzungen durch den Herrn Bundeskanzler — im Jahre 1968 nicht noch weiter ausbauen und Dr. Listberger in Ihr Pressereferat aufnehmen. Ich glaube nicht, daß die Einschulung glaubhaft ist, weil der Herr Bundeskanzler ein sehr großes Pressereferat mit vielen

Fachleuten hat, und der Herr Dr. Listberger hätte sicherlich in der Kunst der Werbetechnik auch im Bundeskanzleramt etliches gelernt. (*Abg. Libal: Da fehlt noch eine Antwort!*)

Herr Minister! Aber am 13. November hat der Herr Abgeordnete Libal wieder eine Anfrage gemacht, und Sie haben ihm eine Mitteilung über die Höhe der Kosten des nunmehr erweiterten Pressereferates Ihres Ministeriums zugesagt. Bei dieser Anfragebeantwortung hat der „Oberstkommandierende“ des Bundesministeriums sehr langsam reagiert, denn bis heute hat der Herr Abgeordnete Libal seine Anfrage nicht beantwortet bekommen.

Als der Herr Bundeskanzler die österreichische Bevölkerung überzeugen wollte, wie gut das von der österreichischen Bundesregierung beschlossene Wohnbauförderungsgesetz sei, hat das Bundeskanzleramt dies in Form einer Propagandaschrift, der sogenannten Wohnbaufibel, herausgegeben. Diese Propagandaschrift war in der Form „für alle“ herausgegeben. Der Herr Bundesminister Doktor Kotzina sprang dann hilfreich in die Bresche und zahlte für den Druck und den Versand dieser „Wohnbaufibel“ neuerlich 1,379.940 S.

Für die von mir angeführten Propagandaaktionen in den Jahren 1967 und 1968, einschließlich der Plakataktion — und diese Zahlen sind nicht vollständig —, haben Sie, Herr Minister, zirka 4,5 Millionen Schilling für Propaganda, die sowohl Ihrer Person als auch der Österreichischen Volkspartei als Regierungspartei gegolten haben, ausgegeben.

Im Budget 1969, bei dem man so stark von Einsparungen spricht, ist neuerlich unter der Post Öffentlichkeitsarbeit — unter welchem Titel die ÖVP-Propaganda seit der ÖVP-Alleinregierung von den Mitgliedern dieser Bundesregierung bezeichnet wird — ein Betrag von 3 Millionen Schilling ausgewiesen. Wie aber die Erfahrung zeigt, sind sicherlich auch noch in anderen Budgetposten Mittel versteckt.

Herr Bundesminister! Ich glaube, Sie hätten besser daran getan, bei den Einsparungsmaßnahmen für das Budget 1969 diese Mittel zu streichen und sie im Interesse der österreichischen Bevölkerung und der Verwaltung für notwendige und sinnvollere Aufgaben zu verwenden.

Das war nun ein kleine Übersicht über die Propagandaaktionen des Herrn Bautenministers, bei der man leicht feststellen konnte, daß sie dem österreichischen Volk sehr viel Geld gekostet haben. (*Abg. A. Schlager: Machst du vielleicht schon Schluß?*)

10748

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 17. Dezember 1968

Josef Schlager

Herr Kollege Schlager! Nun komme ich zu dem Kapitel Straßen. Vom Kollegen Helbich wurde heute gesagt, daß im Bautenministerium ein ausgezeichnetes Konzept vorhanden ist und daß man hier in Österreich auf keinen Fall von Fehlplanungen auf dem Bautensektor sprechen kann. Ich will mich nur mit den Bauten in der Steiermark, Kollege Helbich, beschäftigen. Meine Überlegungen gehen von den großen Tafeln aus, die man überall bei den Baustellen sieht, wo groß daraufgeschrieben steht: Wir bauen hier für die Zukunft. (*Rufe bei der ÖVP: Jawohl! — Abg. Suppan: Für die Vergangenheit nicht!*) Meine Damen und Herren! Wenn man hier von Bauten für die Zukunft spricht, so meint man doch den Straßenverkehr für die Zukunft.

Und wie sieht der Verkehr auf den Bundesstraßen der Zukunft aus? Ich brauche die Angaben des Kollegen Helbich jetzt nicht zu wiederholen. Er hat behauptet, daß im Jahre 1980 oder etwas später eine vierfache Zahl von Kraftfahrzeugen auf den österreichischen Straßen sein wird. Wenn man bedenkt, daß die österreichischen Bundesstraßen an manchen Stellen — und vor allem in der Steiermark — heute schon den Verkehr — wie zum Beispiel zwischen Bruck und Leoben — in Spitzenzeiten nicht mehr aufnehmen können, dann kann man sich vorstellen, wie der Straßenbau für die Zukunft ausschauen wird. (*Zwischenruf des Abg. Guggenberger. — Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Meine Herren von der rechten Seite! Ich bin Kraftfahrer, der immerhin im Jahre 50.000 km mit dem Auto fährt, und das als Schwerkriegsverwehrt! Wenn man den Straßenbau in ... (*Abg. Altenburger: Wenn Sie den Straßenverkehr in Wien sehen, dann sagen Sie, daß das ein guter Verkehr ist?*) Herr Kollege Altenburger! Nehmen Sie Ihr Auto und fahren Sie einmal auf der Bundesstraße 17 von Judenburg nach Klagenfurt, und dann erzählen Sie mir, was Sie erlebt haben. (*Ruf bei der ÖVP: Man muß Autofahren können! — Weitere Zwischenrufe. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.*) Betrachtet man den Straßenbau in der Steiermark, dann hat man den Eindruck, daß hier völlig konzeptlos vorgegangen wird.

Ich bejahe den Ausbau von Autobahnen. (*Neuerliche Zwischenrufe bei der ÖVP. — Präsident Wallner gibt erneut das Glockenzeichen.*) Ich habe Zeit! — Meine Damen und Herren! Ich bejahe den Bau von Autobahnen. Es darf aber auf keinen Fall der Ausbau von Bundesstraßen dort vernachlässigt werden, wo die Autobahnen kein Ersatz sind, wo überhaupt keine Autobahn hinkommt oder wo

die Autobahn erst spät gebaut wird. Dies trifft besonders im Raum des Mürz- und Murtales zu.

Meine Damen und Herren! Jetzt sage ich das, was österreichische Zeitungen schreiben. Herr Kollege Guggenberger! Das ist nicht meine Erfindung.

Hier schreibt zum Beispiel die „NZ am Montag“. (*Abg. Guggenberger: Was soll sie dort schreiben?*) Das ist die „Neue Zeit“! Die „Neue Zeit“ schreibt am Montag. Schreiben Sie nicht zu früh, Herr Kollege Guggenberger! (*Abg. Guggenberger: Ich schreie gar nicht, ich höre!*)

„Die Situation ist seit Jahren bekannt. Es gibt kaum einen Verantwortlichen, der sie nicht bereits am eigenen Leibe erfahren hätte. Und doch hat sich scheinbar noch niemand darum ernstlich gekümmert, geschweige denn einen Ausweg aus der im wahrsten Sinne des Wortes verfahrenen Angelegenheit gefunden. Es geht wieder einmal um ein Straßenproblem, und zwar um das heißeste, brennende in der Steiermark: um die Bundesstraßen 17 und 67. Am Semmering beginnt für die Steiermark die B 17.“ (*Ruf bei der ÖVP: Wer schreibt denn das?*) — Moment! Die „Neue Zeit“! (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) — „Sie führt durch das Mürztal ...“ Ich höre schon auf, meine Damen und Herren! (*Allgemeine Unruhe.*)

Ich nehme jetzt den „Kurier“ zur Hand. Da schreibt der Fachmann Christmann über die Bundesstraße 17 — wenn Sie der „Neuen Zeit“ nicht glauben, auf das habe ich ja nur gewartet — schon ein Jahr früher, vor der „Neuen Zeit“ unter dem Titel: „Man nennt sie Bundesstraße 17“.

„Man nennt sie Bundesstraße 17, und sie ist ein Skandal.“ (*Rufe bei der ÖVP: 9 Uhr ist es!*) „Sie ist die Hauptverbindungsader von Wien nach dem Süden ...“ (*Rufe bei der ÖVP: 9 Uhr ist es! — Abg. Dr. Withalm: Morgen Fortsetzung mit Judenburg!*) — Ich werde Ihnen das nicht vorenthalten. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Wallner: Ich unterbreche die 126. Sitzung bis morgen Mittwoch, den 18. Dezember 1968, 9 Uhr.

Nach Wiederaufnahme der Verhandlungen wird in Erledigung der für die 126. Sitzung ausgegebenen Tagesordnung fortgefahren werden.

Nach Beendigung der Tagesordnung wird nach einer kurzen Unterbrechung eine weitere Sitzung mit der Beratungsgruppe X abgehalten werden.

Die Sitzung ist unterbrochen.

Die Sitzung wird um 21 Uhr 5 Minuten unterbrochen und am Mittwoch, den 18. Dezember 1968, um 9 Uhr wiederaufgenommen.

Fortsetzung der Sitzung am 18. Dezember 1968

Präsident: Ich nehme die gestern unterbrochene 126. Sitzung wieder auf.

Wir fahren in den Verhandlungen fort. Gegenstand ist der Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage 990 und Zu 990 der Beilagen: Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1969 (1040 der Beilagen), Spezialdebatte über die Beratungsgruppe XIII. Diese umfaßt Kapitel 64: Bauten und Technik.

Am Wort ist der Abgeordnete Josef Schlager.

Abgeordneter Josef Schlager (SPÖ) (*fortsetzung*): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich habe in den gestrigen Abendstunden immerhin den Beweis führen können, daß der Herr Bautenminister nicht nur ein Bautenminister, sondern auch ein guter Propagandaminister der Österreichischen Volkspartei ist. Aus diesen Unterlagen, in denen steht, daß der Herr Bautenminister im Jahre 1967 für die sogenannte Öffentlichkeitsarbeit 2,312.000 S, 1968 2,5 Millionen Schilling ausgegeben hat und für 1969 mindestens 3 Millionen Schilling ausgegeben wird, kann man doch klar und deutlich ersehen, daß diese Öffentlichkeitsarbeit in erster Linie dazu dient, die Regierungspolitik und damit die ÖVP-Politik zu vertreten. Ich muß nur sagen, daß im Gesamtbudget 1969 die Mittel für die Öffentlichkeitsarbeit inklusive des Aufwands für den Herrn Ressort-Staatssekretär Pisa immerhin eine Summe erreichen werden, die zwischen 40 und 50 Millionen Schilling liegen wird.

Meine Damen und Herren! Hier bin ich der Meinung: wenn man schon dem österreichischen Volk Lasten auferlegt — und zwar sehr schwere Lasten! —, daß vor allem die Regierung verpflichtet wäre, mit dem Sparen anzufangen, denn diese 40 bis 50 Millionen Schilling müssen doch die österreichischen Steuerzahler bezahlen. Ich bin auch der Meinung, daß man gerade bei diesen 40 bis 50 Millionen Schilling für die Öffentlichkeitsarbeit hätte einsparen können und andere, besonders für die Bevölkerung wichtige Aufgaben mit diesem Geld hätte ausführen können. Soweit meine Ausführungen zu den Propagandaaufgaben des Herrn Bautenministers.

Ich habe aber gestern am Abend einen Sturm erlebt (*Abg. Suppan: Wo?*), weil ich die „Neue Zeit“ zitiert habe, die über die Zustände auf der Bundesstraße 17 geschrieben hat. Meine Damen und Herren! Ich stehe nach wie vor auf dem Standpunkt, daß im steirischen Straßenbau eine Konzeptlosigkeit deshalb herrscht, weil man genau weiß, wo die Stoßräume des Kraftfahrzeugverkehrs in der

Steiermark sind, und weil man vor nicht allzu langer Zeit gerade in diesen starken Verkehrsräumen Umfahrungen gebaut hat; diese Umfahrungen wurden neuerlich nur zweispurig ausgeführt, obwohl man weiß, daß diese zweispurigen Ausführungen — diese zwei Bahnen — niemals den zukünftigen Straßenverkehr werden aufnehmen können.

Ich bin mir hier nicht ganz klar: Versäumt hier der Herr Bundesminister für Bauten seine Aufsichts- oder Genehmigungspflicht, oder versteht der Herr Landeshauptmann von Steiermark als der zuständige Straßenbaureferent nichts vom Straßenbau?

Ich möchte heute — damit ich nicht wieder Ihren Unwillen erzeuge, meine Herren von der rechten Seite — nur kurz den „Kurier“ vom 15. April 1967 zitieren, in dem der bekannte Sportsmann Hans Christmann folgendes schreibt:

„Man nennt sie Bundesstraße 17, und sie ist ein Skandal. Sie ist die Hauptverbindungsader von Wien nach dem Süden, nach Italien. Sie ist wahrscheinlich mehr befahren als die Bundesstraße 1 nach dem Westen, denn der Österreicher — und der Wiener im besonderen — hat im Sommer nun einmal den Hang nach dem Süden, sprich Italien.“

Die echte Bundesstraße 17, die gute Verbindung nach dem Süden, hört in Neunkirchen auf. Dann wird die Bundesstraße zu einer Provinzstraße letzter Ordnung. Zu einer zweispurigen Straße (eine Spur in jeder Richtung), die von Lastern und Tankern befahren wird und die teilweise in katastrophalem Zustand ist.

Die Bundesstraße 17 ist eine typisch österreichische Fehlplanung.“ — Meine Damen und Herren! Nicht ich spreche von „Fehlplanung“, sondern der Sportsmann spricht von „Fehlplanung“. — „Man hat sie wahrscheinlich schon vor Jahren zu den Akten gelegt, weil man sich sagte: ‚Es kommt ja doch die Autobahn.‘ Nun, die Autobahn ab Wr. Neustadt läßt auf sich warten, und die Bundesstraße wird wieder aktuell. Aber es ist zu spät, um Jahre zu spät. Was sich die zuständige Behörde wohl dachte? Planloser geht es kaum mehr. Mit wenigen Ausnahmen. Diese Ausnahmen sind beispielsweise die Umfahrungen von Gloggnitz oder Leoben. Aber man sehe sich die Leobner Umfahrung genau an. Das mindeste, was man verlangen müßte, wäre eine vierspurige Fahrbahn gewesen. Aber nichts. Hier wurde ein neues Werk von Haus aus schlecht interpretiert.“

Die Bundesstraße 17 müßte schon durchgehend vierspurig befahrbar sein. So wie die

10750

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Josef Schlager

Neunkirchner Allee. Denn der Verkehr überrollt diese Straße. Es gibt kein Warten auf die Autobahn nach dem Süden. Das wird die derzeitige Automobilgeneration nicht mehr erleben.

Die zuständige Behörde hat vor allem im Raum Steiermark ... die Bundesstraße 17 verkommen lassen. Die Fahrbahn wurde teilweise unglaublich schlecht und entspricht überhaupt nicht mehr den modernen Verkehrserfordernissen. Sie ist nicht verkehrssicher genug.“

Ich darf Ihnen sagen: In dem Gebiet, das ich zu betreuen habe, nämlich zwischen Knittelfeld und Scheifling, gibt es jährlich an die 800 Unfälle auf einem verhältnismäßig kurzen Stück.

Nun schreibt Christmann weiter:

„Die Kraftfahrer Österreichs fordern Soforthilfe. Es ist vordringlich, die Bundesstraße 17 vierbahnig auszubauen. Dieses Projekt hat Vorrang vor der Autobahn. Der Ausbau der Bundesstraße kommt wesentlich billiger als die Autobahn und kann sofort erfolgen. Die finanziellen Mittel müßten sich bereitstellen lassen.“

Man darf nicht alles auf die lange Bank schieben, nur weil einmal eine Autobahn kommen soll.“

Aber nicht nur Christmann ist dieser Ansicht. Ich habe sehr genau die Zeitschrift „Die Straße im Scheinwerfer, Berichte der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen“ studiert, die sehr gute Aufsätze bringt beziehungsweise die Gutachten von bedeutenden Fachleuten anführt. In dieser Zeitschrift wird neuerlich sehr deutlich geschrieben:

Es ist notwendig, daß die Triester Bundesstraße B 17 heute schon ausgebaut wird, denn sie ist schon in mehreren Abschnitten überlastet. „Sie muß einer Reihe von bedeutenden und sich stark entwickelnden Verkehrsfunktionen dienen: Fernverkehr, Regional- und Lokalverkehr. Eine spürbare Entlastung der B 17 durch die Südautobahn wird erst dann eintreten, wenn deren durchgehender Ausbau erfolgt ist.“ — Völlig klar!

Aber es werden von den Fachleuten auch noch andere Gründe angeführt: „Der Bau der Schnellstraße ist auch aus regionalwirtschaftlichen Gründen dringend erforderlich. Die überkommene Wirtschaftsstruktur im Mürz- und Murtal wie auch im Wirtschaftsraum Neunkirchen—Gloggnitz ist durch ihre einseitige Ausrichtung auf Schwerindustrie gekennzeichnet, die mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Zum Ausgleich struktureller Schwächen ist die Ansiedlung anderer Branchen erforderlich, welche — im Gegensatz zur

eisenbahnabhängigen Schwerindustrie — in wesentlich höherem Maße vom Straßenverkehr abhängig sein werden.“ Auch für den Fremdenverkehr — wird hier geschrieben — ist es außerordentlich notwendig, eine Schnellstraßenverbindung zwischen dem Mürz- und Murtal zu schaffen.

Ich unterstreiche die gestrigen Ausführungen von Kollegen Schrotter voll und ganz, daß es hoch an der Zeit ist, diese Straße auszubauen.

Ganz besonders hervorheben möchte ich: Der Herr Bundesminister hat mir auf eine Anfrage erklärt, daß die zukünftigen Bauwerke, wie Brücken und dergleichen, absolut so ausgebaut werden, daß man darauf Rücksicht nimmt, daß in Zukunft dort eine Schnellstraße erbaut werden soll.

Wenn ich mir aber die Bauwerke bei Kaisersberg, bei der Umfahrung Scheifling und bei der Umfahrung Teufenbach anschau, sehe ich dort wieder nur Brücken mit einer Breite zwischen 8 und 9 m, zum Teil sogar nur von 7,20 m. Ich frage mich: Wie soll dann über diese Brücken der Schnellverkehr rollen, beziehungsweise es werden später wieder große Mittel erforderlich sein, damit man diese Pläne ausführen kann. Es wäre doch hoch an der Zeit, auch in der Steiermark zu einer Generalplanung zu kommen und die steirischen Straßenwünsche endlich einmal zu erfüllen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Zum Abschluß möchte ich doch den Mittelschulkrieg von Judenburg dahin gehend beenden, daß ich heute an das Hohe Haus einen Entschließungsantrag stelle. Ich ersuche alle Mitglieder, diesem Entschließungsantrag beizutreten, denn es geht um nichts anderes als um die Vorziehung des Neubaus des Realgymnasiums Judenburg. Sie kennen die Witterungsverhältnisse, die zurzeit herrschen. Ich muß mit Bedauern daran denken, daß bei dieser Witterung wieder Schüler und Professoren von Gebäude zu Gebäude eilen müssen, daß sie nicht nur gesundheitlich gefährdet sind, sondern daß der gesamte Unterrichtsbetrieb darunter leiden muß.

Ich möchte erwähnen, daß der Herr Bundesminister für Bauten schon klar zu erkennen gegeben hat, daß er bereit ist, mit dem Bau in Judenburg im Frühjahr 1970 zu beginnen. Ich stelle aber heute hier die Aufforderung, doch zu überprüfen, ob man mit dem Baubeginn nicht schon im Jahre 1969 beginnen kann, weil ich der Meinung bin, daß es Mittel und Wege gibt, diesen Wunsch zu erfüllen.

Ich stelle daher folgenden Entschließungsantrag der Abgeordneten Schlager, Troll, Haberl und Genossen, betreffend Baubeginn für das Bundesrealgymnasium Judenburg:

Josef Schlager

Im Hinblick auf die katastrophale Raumlage im Bundesrealgymnasium Judenburg sowie im Hinblick auf Versprechungen, die bisher nicht eingehalten wurden, stellen die unterzeichneten Abgeordneten nachstehenden Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Herr Bundesminister für Bauten und Technik wird aufgefordert, Vorsorge zu tragen und anzuordnen, daß mit dem Baubeginn für das Bundesrealgymnasium Judenburg noch im Jahre 1969 begonnen wird.

Ich bitte den Herrn Präsidenten, diesen Entschließungsantrag mit in Behandlung zu ziehen.

Wenn man diesem Wunsche Folge leistet, dann wird in Judenburg sicherlich alles in Ordnung gehen. Die Schüler, die Eltern und die Professoren würden für einen solchen Antrag zu danken wissen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Der soeben vorgebrachte Entschließungsantrag ist genügend unterstützt und steht daher mit in Verhandlung.

Als nächster zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Stohs. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Stohs** (ÖVP): Hohes Haus! Herr Präsident! Mein Vorredner, der Kollege Schlager, hat sich gestern abend und auch heute früh noch insbesondere mit der Öffentlichkeitsarbeit des Bautenministeriums befaßt und sich ganz besonders darüber aufgeregt, daß unser Bundesminister Dr. Kotzina über die Arbeit, die gerade im Zuge der Autobahn geleistet wird, die Öffentlichkeit entsprechend unterrichtet. Mich wundert nur, daß die Kollegen der sozialistischen Fraktion mit ihrem Sprecher einverstanden waren, als er darüber Kritik führte, obwohl sie wissen, daß dies eine alte Übung ist. Ich möchte darauf verweisen, daß Minister Probst beispielsweise in den Jahren 1962 und 1963 Berichte über die Kraftwerksbauten herausgegeben hat, die mindestens so kostspielig sind wie die Berichte, die unser Minister Dr. Kotzina herausgegeben hat. *(Abg. Josef Schlager: Aber nicht bei 8 Milliarden Defizit! — Abg. Hartl: Aber geh, hör auf!)*

Ich möchte darauf verweisen, daß in dem Schreiben, das als Begleitschreiben zu diesem Bericht gekommen ist, Herr Minister Probst geschrieben hat:

„Sehr geehrter Herr Nationalrat! Anschließend an die Gepflogenheit meines Vorgängers, den jährlich in Form einer bebilderten Broschüre erscheinenden Bericht über die Ausbauleistungen und Bauvorhaben der österreichischen Elektrizitätswirtschaft auch den

Mitgliedern des Parlaments und der Regierung zu übermitteln, erlaube ich mir, das neue Heft zu überreichen“, und so weiter.

Diese Hefte sind nicht nur an Abgeordnete, sondern auch an weite Kreise im In- und Ausland gegangen. Dasselbe war bei den Bundesbahnen der Fall. *(Abg. Probst: Der Nachfolger macht das genauso! Minister Weiß macht das genauso!)* Ich habe nichts dagegen einzuwenden. *(Abg. Probst: Warum wenden Sie dann bei mir etwas ein? Das hätte Minister Weiß weglassen können, wenn es ihm nicht paßt!)* Ihr Sprecher hat das dem Minister Kotzina vorgeworfen. Er hat uns auch vorgeworfen, daß ein Bild unseres Ministers darin enthalten ist. Aber auch von Ihnen, Herr Minister Probst, war seinerzeit in jedem Bericht ein Bild enthalten. Ich möchte das nur festhalten, damit Sie nicht glauben, daß das eine neue Übung ist. *(Abg. Kern zur SPÖ: Ihr habt Pech in der letzten Zeit!)*

Herr Minister Probst! Ich möchte Ihnen sagen, unser Minister Kotzina ist noch nie mit einem Sonderzug zu einer Eröffnung gefahren, wie Sie es damals bei der mißglückten Schiffstaufe getan haben. Damals haben die Sozialisten nichts daran gefunden und haben keine Kritik daran geübt. Aber heute, da die Regierung von der Österreichischen Volkspartei gestellt wird, wollen Sie Kritik an der Öffentlichkeitsarbeit üben. *(Abg. Libal: Heute haben wir auch mehr Defizit!)* Ich glaube, wir haben das Recht, auch von Ihnen in dieser Richtung mehr Sachlichkeit zu fordern. *(Abg. Probst: Aber der Minister Weiß fährt mit einem Sonderzug! — Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.)*

Präsident *(das Glockenzeichen gebend)*: Also bitte, vielleicht stellen wir die Zwischenrufe wieder etwas ein.

Abgeordneter **Stohs** *(fortsetzend)*: Ich glaube, es ist Aufgabe des Nationalrates, dafür zu sorgen, daß das Parlament die entsprechende Achtung hat und daß Sie vor der Bevölkerung nicht solche Mißäußerungen abgeben, wie dies gestern bei Kollegen Schlager der Fall gewesen ist. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Libal: Er hat nur die Wahrheit gesagt!)*

Wir haben festgestellt, daß in der bisherigen Diskussion zu Kapitel 64 sehr viele Beiträge geleistet wurden. Wir haben auch aufgezeigt, mit welchen Schwierigkeiten unser Bautenminister zu kämpfen hat, weil die Anforderungen, die an unser Bautenministerium gestellt werden, immer größer werden.

Aus den Ausführungen sind auch verschiedene Äußerungen zu entnehmen gewesen, die dem Minister Ungerechtigkeiten vorwerfen. Ja es ist herausgeklungen, daß Benachteiligung

Stohs

gungen aus parteipolitischen Gründen erfolgen. Ich verweise auf die Ausführungen des Kollegen Moser im Finanzausschuß, wo er hinsichtlich des Straßenbaues in Graz ganz klar und deutlich geworden ist. Ich habe bereits im Finanzausschuß darauf verwiesen, daß dem keinesfalls so ist.

Als Gegenbeweis habe ich beispielsweise angeführt, daß auch wir in Vorarlberg mit den Mitteln, die uns für den Schulbau zur Verfügung gestellt werden, nicht zufrieden sein können, weil die Anforderungen größer werden. Aber ich glaube nicht, daß Sie behaupten können, daß dies aus politischen Gründen geschieht, denn die Österreichische Volkspartei hat in Vorarlberg noch immer die absolute Mehrheit. Wenn aber einem Ministerium einmal die Mittel fehlen, so ist es schwer, alle diese Wünsche zu befriedigen.

Ich möchte darauf verweisen, daß wir in Vorarlberg für die Bauten für höhere Schulen im kommenden Jahr 18,2 Millionen Schilling erhalten, um 3,3 Millionen Schilling weniger als 1968. Der Gesamtaufwand hierfür beträgt 680 Millionen Schilling auf dem Bundesgebiet und ist etwas höher als im Jahre 1968.

Wenn wir den Bevölkerungsanteil berücksichtigen würden und 3,5 Prozent dieses Betrages erhielten, müßten wir um 5,6 Millionen Schilling mehr erhalten. Wenn wir das Steueraufkommen berücksichtigt erhielten, das 4,4 Prozent beträgt, müßten wir um 11,7 Millionen mehr erhalten, und wenn der Anteil der Vorarlberger Wirtschaft am Bruttonationalprodukt anerkannt würde, dann müßten wir 5,3 Prozent erhalten oder um 18 Millionen Schilling mehr, also das Doppelte des tatsächlichen Betrages.

Ich möchte ausdrücklich feststellen, daß Vorarlberg eines der kinderreichsten Bundesländer ist, daß der Schulraumbedarf gerade an den höheren Schulen in Vorarlberg am größten ist. Ich habe festgestellt, daß in Wien auf 1000 Einwohner 12,6 Geburten entfallen, während es in Vorarlberg 26,1 sind, was mehr als das Doppelte ist. Der Bevölkerungszuwachs in Vorarlberg betrug in den letzten zehn Jahren 25 Prozent des gesamten Bevölkerungszuwachses.

Der Nachholbedarf für die höheren Schulen ist besonders groß. Wenn wir beispielsweise einen Vergleich mit der Bundeshauptstadt Wien anstellen, so können wir feststellen, daß in Wien immerhin 31,4 Prozent der Zehnbis Achtzehnjährigen eine höhere Schule besuchen können, während es in Vorarlberg heute nur 11,1 Prozent sind. (*Abg. Lukas: Weil nichts gebaut wird!*) Diese Zahlen habe ich vom Statistischen Zentralamt bekommen, sie

sind absolut verlässlich. Ich glaube, man sollte darauf hinweisen, wie notwendig und groß der Nachholbedarf in Vorarlberg ist.

Mein Vorredner hat besonders über eine gewisse Schulraumnot in Judenburg geklagt. Auch ich kann das tun in Hinsicht auf die Stadt Dornbirn. Wir haben ein Einzugsgebiet von 70.000 Einwohnern für diese Schule, der Bevölkerungszuwachs in diesen drei Gemeinden beträgt jährlich 1000 Personen. Die Realschule wurde vor 1910 erbaut. Damals hatte Dornbirn 16.000 Einwohner, heute über 33.000.

Seit 1966 müssen mehr als 20 Prozent der angemeldeten Schüler zurückgestellt werden. 1969 und 1970 werden es voraussichtlich über 37 Prozent sein, wenn nicht Abhilfe geschaffen wird. (*Abg. Ing. Häuser: Gegen wen richten Sie diese Klagen, die Sie erheben?*) Seit 1959 sind die Schulbehörde und die Stadt daran, Abhilfe zu schaffen. Die Schule wurde aufgestockt, ein Fertigteilbau wurde errichtet, und eine neue Schule soll errichtet werden. Die Besitzverhältnisse und die Planung, alles ist klar, aber die Mittel dafür können auch für das kommende Jahr nicht zur Verfügung gestellt werden, wenn es nicht noch im letzten Augenblick gelingt, eine Umordnung vorzunehmen.

Die Enttäuschung in Dornbirn war groß über diese Feststellung. Die Elternversammlung dieser Schule beauftragte den Direktor der Schule und ihren Obmann, in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden alles zu versuchen, daß in dieser Richtung etwas Positives geschieht. Es sind auch beim Herrn Finanzminister Vorsprachen erfolgt, beim Bauminister und beim Unterrichtsminister. (*Abg. Heinz: Der Kotzina schenkt euch ein Bild!*) Der Herr Bauminister, der Herr Unterrichtsminister und der Herr Finanzminister haben die Zusage gegeben, das Bestmögliche zu tun. (*Abg. Lukas: Auch nur Versprechungen!*)

Nun noch etwas anderes. In den Ausführungen der Vorredner haben sozialistische Sprecher die Wohnbauförderung und das neue Wohnbauförderungsgesetz 1968 heftig kritisiert. Staatssekretär Weikhart war am 1. Dezember in Bregenz bei der Einweihung eines Hochhauses der Gewerkschaft der öffentlich Bediensteten, in dem 56 Wohnungen geschaffen wurden. In der Festrede verwies Staatssekretär Weikhart auf die großen Leistungen der Wohnbauförderungen in der Ersten und in der Zweiten Republik. Er konnte es aber nicht unterlassen, zu behaupten, daß das Wohnbauförderungsgesetz 1968 Verschlechterungen gebracht habe. Diese Behauptung blieb nicht unbeantwortet. Land-

Stohs

tagspräsident Bürgermeister Dr. Tizian verwies auf die positive Auswirkung dieses Gesetzes für das Bundesland Vorarlberg.

Nachdem auch im Zuge dieser Debatte das Wohnbauförderungsgesetz 1968 so heftig kritisiert wurde, möchte ich feststellen, wie sich die Verhältnisse für Vorarlberg ausgewirkt haben. Wir können feststellen, daß wir in Vorarlberg in den vergangenen 22 oder 23 Jahren auf dem Gebiete der Wohnraumbeschaffung sehr viel Positives getan haben. Vorarlberg war das erste Bundesland, in dem Mietzins- und Annuitätenzuschüsse bezahlt wurden aus dem Landeswohnbaufonds und eine Einrichtung geschaffen wurde, die im Wohnbauförderungsgesetz eine Nachahmung gefunden hat. Von 1960 bis 1968 wurden hiefür über 21 Millionen Schilling aufgewendet. Im Jahr 1967 wurden aus den verschiedenen Wohnbauförderungsfonds des Bundes und des Landeswohnbaufonds über 118 Millionen Schilling den Wohnbauwerbern zugesagt. In diesem Jahr, im Jahre 1968, sind es auf Grund des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 220 Millionen Schilling, also um 102 Millionen Schilling oder um 86 Prozent mehr als im Vorjahr. Ich glaube, daß dies wohl der treffendste Beweis dafür ist, daß sich dieses Gesetz positiv für Vorarlberg und für alle Einwohner Vorarlbergs ausgewirkt hat.

Die Regelung der Mietzins- und Annuitätenzuschüsse hat sich ebenfalls verbessert. Wir hoffen, daß es uns möglich sein wird, auf Grund dieses Gesetzes auch in Zukunft im Interesse der Wohnungsuchenden positive Arbeit zu leisten. Wir können feststellen, daß wir von der Österreichischen Volkspartei aus alles tun, damit mit Hilfe des Wohnbauförderungsgesetzes der Wohnungsfehlbestand in absehbarer Zeit erheblich reduziert wird und jede Familie die ihr entsprechende Wohnung bekommen kann.

Dem Bautenminister und allen, die an der Verbesserung der Wohnbauförderung mitgewirkt haben, möchte ich namens der Österreichischen Volkspartei aufrichtig danken. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Babanitz. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Babanitz** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Bei der Budgetdebatte über das Kapitel Bauten und Technik konnte man gestern von allen Abgeordneten eine berechtigte Kritik heraushören, selbst wenn man in Betracht zieht, daß es die Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei auf sich genommen haben, fallweise Lob auszusprechen. Ich glaube nur, es sollte diese Kritik auch in

der Form angewendet werden, daß sich die Mehrheitsregierung bemüht, der Kritik Rechnung zu tragen.

Wenn ich hier als Vertreter der Bauarbeiter neben meinem Kollegen Horr zu dieser Budgetgruppe einiges sagen darf, dann möchte ich feststellen, daß die Gewerkschaft der Bau- und Holzarbeiter seit langem dafür eintritt, daß die Bauwirtschaft, soweit sie von der öffentlichen Hand beeinflußt wird, koordiniert und terminmäßig, was sowohl die Planung als auch die Vergabe betrifft, gelenkt werden soll. Derartige Maßnahmen wären dringend erforderlich, da gerade in den letzten zwei Jahren sehr deutlich zum Ausdruck kommt, daß die Bauwirtschaft nicht nur rückläufig ist, sondern daß, wenn keine entscheidende Veränderung im Vergabe- und Planungswesen eintritt, die Bauwirtschaft den Anschluß an die übrige Wirtschaftsentwicklung verliert.

Darf ich Ihnen dazu nochmals einige Zahlen bekanntgeben, die teilweise schon von den Rednern vor mir vorgetragen worden sind. Im Jahre 1966 waren in der Bauwirtschaft am 31. Jänner 150.921 Beschäftigte, am 31. August 1966 215.897; am 31. Jänner 1967 waren es um etwas weniger, nämlich 149.280, und am 31. August um 4000 weniger als im August 1966, nämlich 211.194. Am 31. Jänner 1968 waren um etwa 18.000 weniger beschäftigt als am 31. Jänner 1966, nämlich 132.372, und am 31. August 1968 waren um etwa 12.000 weniger beschäftigt als im Jahre 1967, nämlich 200.926. Dieser dauernde Rückgang zeigt ganz deutlich, daß es im Interesse aller an der Bauwirtschaft interessierten Kreise liegt und daß es notwendig wäre, und ich möchte sogar sagen, höchst an der Zeit wäre, Maßnahmen zu setzen, die eine Gesundung der Bauwirtschaft erbringen.

Was hat nun die ÖVP-Alleinregierung beziehungsweise der Herr Bautenminister bisher dazu getan? Ich habe schon festgestellt, daß die Gewerkschaft der Bau- und Holzarbeiter und mit ihr die Mandatare der Sozialistischen Partei nicht nur in den Ländern, sondern auch im Bund seit Jahren Maßnahmen verlangt und Vorschläge gemacht haben, die eine Vollbeschäftigung in der Bauwirtschaft garantieren würden und die weiters einen Abbau der nach wie vor sehr starken Winterarbeitslosigkeit gerade in dieser Berufsgruppe bringen würden.

Kollege Horr hat bereits gestern darauf hingewiesen, daß im Jahre 1966 der Beirat für Wirtschafts- und Sozialfragen eine Studienarbeit fertiggestellt hat, die unter dem Titel: Neuordnung der Bauwirtschaft, gedruckt von der Gewerkschaft der Bau- und Holzarbeiter, herausgegeben wurde und in der die Öffentlich-

Babanitz

keit auf die besonderen Probleme der Bauwirtschaft aufmerksam gemacht worden ist. Diese Arbeit wurde von der zuständigen Gewerkschaft, der Gewerkschaft der Bau- und Holzarbeiter, auch dem Bundesministerium für Bauten und Technik zur Verfügung gestellt. Doch habe ich manchmal den Eindruck, daß man dort bis heute noch wenig Zeit gefunden hat, sich mit diesen Problemen und Argumenten zu beschäftigen.

Wenn man, abgesehen von den Budgetziffern, die Maßnahmen des Bautenministeriums näher betrachtet, so ist kaum zu erwarten, daß damit die Bauwirtschaft angekurbelt beziehungsweise stabil gehalten wird.

Was wurde nun bisher von den Anregungen aus der „Neuordnung der Bauwirtschaft“ wirklich getan? Im Bundesministerium für Bauten und Technik wurde am 28. Mai 1968 dem Ministerrat ein Terminplan vorgelegt, und dieser Terminplan wurde in der gleichen Sitzung genehmigt. Auf Grund dieser Genehmigung wurde dieser Terminplan dann mit 1. August 1968 in Kraft gesetzt und den Ländern und anderen Stellen empfohlen, ihn ebenfalls anzuwenden. Im Terminplan selbst, der sicherlich manches bringen könnte, was einer Belebung der Bauwirtschaft Rechnung tragen könnte, schreibt in der Einleitung das Ministerium, daß die Baukapazität besser genutzt werden könnte, wenn es möglich wäre, das Baugeschehen kontinuierlicher als bisher abzuwickeln.

Wenn man den Terminplan weiter durchsieht, dann muß man, wie ich schon einmal gesagt habe, gerechterweise feststellen, daß, wenn Möglichkeiten zur Anwendung gegeben wären, dieser Terminplan sicherlich ein brauchbares Instrument zur Verbesserung der Situation in der Bauwirtschaft wäre. Nach den bisher zwar nur kurzen Erfahrungen kann aber vom Terminplan allein keine Lösung erwartet werden, weil das Bautenministerium meiner Meinung nach gar nicht die Möglichkeit hat, auf Einhaltung dieser Termine in bezug auf Planung und Vergabe zu drängen.

Eine Analyse der dem Bautenministerium zugeteilten Budgetmittel zeigt nämlich, daß unter den Ansätzen dieses Ressorts eine Reihe von Fonds und Bauvorhaben aufgezählt beziehungsweise budgetiert sind, die von den Ländern — zum Beispiel durch die Wohnbauförderung — oder von anderen Ministerien — Schulbauten, Kasernenbauten und ähnliches — beeinflußt werden.

Bei dieser Gelegenheit, Herr Bundesminister, möchte ich auch die Frage an Sie richten: Sie haben eine Vorschau auf das Baugeschehen 1969/70 ausarbeiten lassen. Ich kann mir nicht vorstellen, daß diese Arbeit nicht zeit-

gerecht fertig geworden wäre, um den Abgeordneten zum Nationalrat, die über das Budget 1969 und damit auch über Ihr Ressort diskutieren sollten, diese Vorschau zur Verfügung zu stellen. Ich habe zwar gesehen, daß einige Kollegen Ihrer Fraktion diese Vorschau bereits haben, aber es wäre gerechter gewesen, wenn sie auch den übrigen Abgeordneten dieses Hauses zugegangen wäre. Ich möchte daher die konkrete Frage an Sie stellen: Wann können wir damit rechnen, daß die Abgeordneten dieses Hauses diese Vorschau für das Jahr 1969/70, betreffend das Baugeschehen, bekommen werden?

Wenn ich trotzdem bei unserer Gewerkschaft die Möglichkeit gehabt habe, einiges aus dieser Vorschau zu sehen, möchte ich sagen, daß, wie ich schon erwähnt habe, im Ministerium selbst außer dem Straßenbau nicht sehr viel für die Vergabe übrigbleibt. Der Straßenbau — das dürfte auch Ihnen und Ihrem Ressort bekannt sein — ist für die Beschäftigung von Arbeitskräften nicht am entscheidendsten, weil dort bekanntlich die Rationalisierung, die Mechanisierung und die mechanische Ausrüstung der Betriebe am weitesten fortgeschritten ist.

Ich darf daher nochmals feststellen, daß von dort allein nicht genügend arbeitspolitische Möglichkeiten getroffen werden können, wenn nicht mehr als bisher auf anderem Gebiete Mittel aufgewendet werden.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, es darf uns daher nicht verwundern, wenn sich alle verantwortlichen Stellen für die Bauwirtschaft und darunter selbstverständlich auch die Gewerkschaft der Bau- und Holzarbeiter als Vertreter der Arbeitnehmerseite, aber im besonderen auch die Arbeitgeberseite im Baugewerbe besonders kritisch mit diesem Bautenbudget 1969 befaßt haben und zum Schluß kommen, daß bei diesem Baubudget 1969 und bei den von der ÖVP-Regierung vorgesehenen Maßnahmen eine Belebung der Bauwirtschaft für das Jahr 1969 weder eintreten wird noch erwartet werden kann. Selbst wenn man aus wahltaktischen Gründen den Unternehmern in der Bauwirtschaft vornimmt, daß in diesem Baubudget 1969 mehr Mittel für Bauzwecke vorgesehen sind als je zuvor, zeigen doch die Zeitungsmeldungen — und nicht nur die Zeitungen der Sozialistischen Partei, sondern auch die Wochenzeitungen, Tageszeitungen, aber im besonderen die Fachpresse der Bauwirtschaft — sehr deutlich, welche Meinung man von der Regierung beziehungsweise dem Bautenministerium hat und welche Maßnahmen man von dieser Seite für die Belebung der Bauwirtschaft erwartet.

Babanitz

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Diese Tatsache kann durch die Ziffern, die von den Vertretern der ÖVP hier genannt wurden und die ein Lob des Herrn Bautenministers bringen sollten, nicht untermauert werden. Ich möchte noch einmal feststellen, daß es der monocoloren Regierung bisher nicht gelungen ist, Maßnahmen und Beschlüsse durchzubringen, die geeignet wären, eine stabile Auftragslage beziehungsweise eine geringere Winterarbeitslosigkeit im Baugewerbe herbeizuführen.

Ich darf dies hier noch einmal mit einigen Ziffern untermauern — obwohl es bereits von Rednern meiner Fraktion festgestellt wurde —, weil ich der Meinung bin, daß man diese Tatsachen nicht oft genug aufzeigen kann. Ende Jänner 1968 waren um fast 17.000 Bauarbeiter weniger beschäftigt als Ende Jänner 1967; das sind immerhin um 12 Prozent weniger als 1966. Ich darf feststellen, daß diese Tendenz auch in den Sommermonaten angehalten hat, und wir werden im Winter 1969, das heißt von 1968 auf 1969, mit einer noch größeren Zahl von arbeitslosen Bauarbeitern rechnen müssen.

Wir haben am 31. Jänner 1966 42.900 arbeitslose Bauarbeiter gehabt, am 31. 1. 1968 waren es 53.000. Ich gehe nicht fehl in der Annahme, daß es von 1968 auf 1969 etwa 57.000, wenn nicht noch mehr, sein werden. Es wäre daher meiner Meinung nach nur gerechtfertigt, wenn seitens der Bundesregierung, aber vor allem durch Ihr Ressort, Herr Bautenminister, nicht nur ein Terminplan erstellt, sondern auch dafür gesorgt würde, daß der Bauwirtschaft mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden. Mit Versprechungen und Feststellungen, wie zum Beispiel „Mehr Mittel als je zuvor im Budget“ und ähnlichem, ist der Bauwirtschaft keinesfalls gedient. Der Staat scheut sich nicht, von seinen Bewohnern höhere Steuern und Tarife zu verlangen. Ich darf nur kurz darauf verweisen, daß am 1. Jänner neue Bahntarife kommen werden; über die übrigen Steuererhöhungen brauche ich, glaube ich, nicht weiter zu reden, sie sind sicherlich allen Damen und Herren dieses Hauses bekannt.

Ich darf aber vielleicht im besonderen noch darauf verweisen, daß gerade für eine Gruppe von Österreichern, nämlich diejenigen, die ein Kraftfahrzeug benutzen, sehr hohe Belastungen vorgesehen sind und daß diese Menschen, die ein Kraftfahrzeug benutzen, sehr wesentlich dazu beitragen, daß der Staat zu finanziellen Mitteln kommt.

Ich darf vielleicht eine Zeitschrift zitieren, die hier ebenfalls schon mehrmals angezogen wurde, eine Zeitschrift, die sicherlich nicht

der Gewerkschaft der Bau- und Holzarbeiter gehört, auch nicht den Sozialisten nahesteht, die aber immerhin meiner Meinung nach sachlich die Probleme, die sich für den Straßenbau ergeben, beleuchtet und durchleuchtet. Die Zeitung „Die Straße im Scheinwerfer“ schreibt ganz deutlich, welche Mittel von den Kraftfahrern beziehungsweise von den Benützern von Kraftfahrzeugen eingehoben werden und welche Mittel der Staat dafür aufwendet.

Herr Ing. Helbich hat gestern in einer wirklich sachlichen Ausführung — ich glaube, er hat es voriges Jahr ebenfalls schon getan — darauf verwiesen, welche Werte der Volkswirtschaft durch schlecht ausgebaute Straßen, durch Unfälle, Schadenersatz und dergleichen verlorengehen. Ing. Helbich sagt, daß, wenn man mehr Mittel zur Verfügung stellte, Straßen ausgebaut und damit Schadenssummen vermieden werden könnten.

Ich darf die Zeitschrift „Die Straße im Scheinwerfer“ zitieren, die in ihrer letzten Nummer vom November 1968 sehr deutlich darauf verweist, daß beispielsweise — ich möchte durchaus nicht sagen, daß diese Ziffern hundertprozentig richtig sind — bei der Sonderabgabe von Kraftfahrzeugen etwa 540 Millionen Schilling von den Kraftfahrern geleistet werden, die Mineralölsteuer 1 Milliarde erbringen wird, die Bundesmineralölsteuer, die zweckgebunden ist, 4,5 Milliarden erbringen wird, die Beförderungssteuer 1,1 Milliarden und die Kraftfahrzeugsteuer 690 Millionen einträgt. Auf diese Art und Weise werden etwa 7,9 Milliarden Schilling von den Benützern der Straße und von Kraftfahrzeugbesitzern aufgebracht.

Die Zeitschrift führt weiter aus, daß für den Ausbau der Bundesstraßen B insgesamt etwa 3 Milliarden ausgegeben werden und für die Autobahnen etwa 1,5 Milliarden, zusammen also etwa 4,6 Milliarden. Es bleibt mir nach einer einfachen Additionsrechnung für den Straßenbau ein Verlust von 1,6 Milliarden Schilling.

Ich möchte mich hier nicht auf eine juristische Frage einlassen, ob die zweckgebundene Mineralölsteuer richtig verwendet wird oder nicht. Ich glaube nur feststellen zu dürfen, daß sie von den Kraftfahrern aufgebracht wird und daher auf jeden Fall als deren Leistung zu betrachten ist.

Wenn ich daran denke, Herr Bundesminister, daß Sie selbst in der Regierung beziehungsweise in der ÖVP-Bundesparteileitung einen Vorschlag eingebracht haben, nach dem der Diesellohpreis um 50 Groschen erhöht werden sollte, und daß nach Ihrer Meinung diese Erhöhung — selbst, wenn man die Landwirt-

Babanitz

schaft davon ausnimmt — eine Summe von etwa 500 Millionen erbringen könnte, dann, glaube ich, wären das mit den von mir vorhin angegebenen Summen etwa 2,1 Milliarden Schilling. Man könnte mit diesen 2,1 Milliarden Schilling, wenn man sie in den nächsten zehn Jahren entsprechend anwendet, doch unsere Autobahnen und das Straßennetz etwas mehr als bisher und gerechter beziehungsweise dem Verkehr entsprechender ausbauen.

Wenn man also diese meine kurzen Ausführungen betrachtet, dann wird man feststellen dürfen, Herr Minister, daß Sie von uns als der sozialistischen Opposition nicht erwarten können, daß wir diesem Budget zustimmen. Wir sind als Interessenvertretung der Arbeitnehmer in der Bauwirtschaft selbstverständlich daran interessiert, daß so viele Mittel wie möglich für die Bauwirtschaft aufgewendet werden. Ich glaube, es wäre Ihre Verpflichtung, Herr Minister, im Rahmen dieser Einparteienregierung, auf die Sie sonst immer sehr stolz sind und von der Sie immer behaupten, daß Sie alles durchsetzen können, zu handeln, aber ich möchte dazu sagen, daß Sie anscheinend als Minister für Bauten und Technik oder daß Ihre Partei, die ÖVP, kein Interesse daran hat, daß die Bauwirtschaft tatsächlich jene Mittel bekommt, um die Aufgaben erfüllen zu können, die ihr im Rahmen der Volkswirtschaft zukommen.

Ich darf daher nochmals sagen, daß wir sozialistischen Abgeordneten diesem Bautenbudget nicht die Zustimmung geben können.

Herr Bundesminister! Ich darf zum Abschluß als Abgeordneter des Bundeslandes Burgenland auch noch neuerlich einige Probleme wiederholen, selbst auf die Gefahr hin, daß Sie mir antworten, daß ich das schon im Ausschuß gesagt habe oder daß das schon vor einigen Jahren gesagt worden ist.

Ich möchte darauf verweisen, daß das Bundesland Burgenland einige reale Wünsche an den Bund hat. Mein Kollege Frühbauer hat gestern dem Herrn Bundesminister für Unterricht sozusagen empfohlen, an der nächsten Olympiade in bezug auf Versprechungen teilzunehmen. Auch seitens des Bautenministeriums und durch Sie, Herr Bundesminister, wurde dem Burgenland schon einiges versprochen, aber bis jetzt nicht gehalten. Ich möchte nicht sagen, daß Sie auch zur Olympiade fahren sollen; aber ich glaube, Kollege Frühbauer und ich haben nur einen Fehler: Wir vertreten ein Bundesland, das sozialistisch ist, und daher finden wir mit unseren Wünschen weniger Verständnis, als notwendig wäre.

Herr Minister! Ich darf im Konkreten doch ersuchen und verlangen, daß auf dem Gebiete des Schulbaues im Burgenland die

zwei dringendsten Vorhaben durchgeführt werden, und zwar geht es um den Neubau des Bundesrealgymnasiums in Neusiedl am See und den des Gymnasiums in Güssing. In bezug auf Neusiedl möchte ich Ihnen mitteilen, daß dann, wenn nicht eine rasche Lösung getroffen wird — sie ist schon zugesagt, nur sind im Budget keine Mittel eingesetzt —, die Gefahr besteht, daß keine weiteren ersten Klassen mehr begonnen werden können.

In Güssing könnte ein Beispiel dafür gesetzt werden, wie man rationell bauen kann. Dort ist der Neubau ebenso notwendig, nur könnte er dort gleichzeitig mit der von Land und Gemeinde zu bauenden Hauptschule gekoppelt werden. Ich glaube, daß dadurch auch Baumittel erspart werden könnten und daß diese Schulen ehestens fertig werden könnten.

Für Güssing wäre unserer Meinung nach auch der Bau eines Zentralamtsgebäudes für die verschiedenen Bundesdienststellen dringendst notwendig, die in diesem südlichen Teil unseres Landes ihren Sitz haben.

Herr Minister! Ich darf einen weiteren Wunsch vorbringen, den ich ebenfalls schon im Ausschuß geäußert habe. Vor einigen Tagen haben wir im Hohen Haus beschlossen, daß der Bund den Ländern anläßlich des 50jährigen Bestehens der Republik Österreich verschiedene Gebäude und Einrichtungen schenkt. Sicherlich sind die Länder sehr dankbar dafür, und auch das Burgenland ist erfreut, daß es nun ein eigenes Haus für die Landesregierung und den Sitz der Landesbehörden hat, aber ich möchte daran erinnern, Herr Bundesminister, daß in diesem Gebäude nicht nur Landesdienststellen sitzen, sondern auch Bundesdienststellen, wie Bundespolizei, Gendarmerie, Sicherheitsdirektion und ähnliche, und daß infolge der Tatsache, daß die Aufgaben des Landes angewachsen sind, in dem bereits vor dem zweiten Weltkrieg erbauten Gebäude Platzmangel entstanden ist. Es wäre daher notwendig, und darum würde ich Sie bitten, daß Sie doch die Planung eines Neubaus für die Bundesdienststellen in Eisenstadt in Erwägung ziehen, und wir wären dankbar, wenn mit einem Neubau eines solchen Bundesgebäudes für die Bundesdienststellen in Eisenstadt bald gerechnet werden könnte.

Zum Straßenbau für das Burgenland möchte ich eine Bitte des Landesreferenten und damit der Landesregierung zum Ausdruck bringen, nämlich daß eine raschere Genehmigung der eingereichten Bauprogramme erfolgt. Sie wissen, daß gerade im Burgenland ein großer Teil der Bauarbeiter über den Winter arbeitslos ist. Ich glaube, daß durch eine raschere Genehmigung der eingereichten Bauprogramme doch eher mit dem Bau und den Arbeiten

Babanitz

begonnen werden könnte. Herr Minister! Damit könnten Sie den besten Beweis im Hinblick auf den Terminplan, den ich vorhin zitiert habe, liefern, wenn Sie ihn praktisch in Anwendung bringen.

Ich glaube aber auch, daß es notwendig wäre, bei der Neubewertung der Bundesstraßen, die in den nächsten Wochen in diesem Hause behandelt werden soll, besonders auf das gesamtstraßenpolitische Geschehen des Burgenlandes Rücksicht zu nehmen. Wir verlangen auch jetzt schon, daß neue Wege gesucht werden, um dem Verkehrsgeschehen im Burgenland gerecht zu werden. Es ist kein Geheimnis, daß das Burgenland fast über keine Eisenbahnen verfügt und daß daher auf den Straßenausbau ein noch größerer Wert gelegt werden muß als vielleicht in anderen Bundesländern.

In diesem Zusammenhang darf ich neuerlich in Erinnerung bringen, daß wir auch Wert darauf legen, daß in eine derartige Gesamtstraßenverkehrsplanung für das Burgenland auch eine Querverbindung über den Neusiedlersee von Mörbisch nach Illmitz einbezogen werden soll.

Herr Bundesminister! Zum Abschluß — wie könnte es anders sein? — komme ich auf die Frage der Autobahn Süd ab Wiener Neustadt. Ich habe schon erklärt, daß dem Burgenland sehr viel beziehungsweise immer wieder versprochen wurde, eine Entscheidung herbeizuführen. Ich brauche nicht besonders aufzuzeigen, welche Bedeutung gerade eine Entscheidung über diese Trasse hätte — und wir erwarten selbstverständlich eine Entscheidung zugunsten des Burgenlandes —, die für dieses Bundesland dringendst notwendig ist.

Herr Bundesminister! Sie haben gestern in Ihrer Antwort gesagt, daß durch das neuerliche Gutachten der Landesregierung, das Ihnen Ende November überreicht worden ist, die Lage nicht leichter, sondern schwieriger geworden ist. Das gebe ich ohneweiters zu. Aber ich darf auch feststellen, Herr Bundesminister, daß Sie bis jetzt sehr wenig Entscheidungsfreudigkeit gezeigt haben, daß Sie — und diesen Verdacht habe ich — immer wieder versucht haben, diese Entscheidung über die Autobahntrasse Süd ab Wiener Neustadt als Wahlmanöver zu benützen, daß Sie unter Umständen dem Burgenland die Trasse zugesprochen hätten, wenn die Wahlen etwas anders ausgefallen wären, und daß Sie nunmehr mit dieser Entscheidung auf die niederösterreichischen Landtagswahlen in irgendeiner Form Einfluß nehmen wollen.

Ich darf aber offen feststellen, Herr Bundesminister, daß wir aus der Frage der Autobahn Süd ab Wiener Neustadt durch das Burgen-

land bisher kein wahlpolitisches Manöver gemacht haben, sondern daß für das Burgenland diese Entscheidung eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist, wenn nicht das Land, das hart an der Grenze des Eisernen Vorhanges liegt und das sicherlich sehr hart arbeiten muß, wirtschaftlich den Anschluß an das übrige Österreich verlieren soll. Herr Minister! Ich glaube, man sollte weniger zu Sonntagsreden gehen, in denen man den Burgenländern bestätigt und bescheinigt, daß sie brave und treue Österreicher sind, sondern es wäre viel wichtiger, daß man von Seite des Bundes tatkräftig Hilfe bringt und Entscheidungen trifft, die der Gesamtheit des burgenländischen Volkes und der Gesamtheit der burgenländischen Landesregierung entsprechen würden.

In diesem Sinne, Herr Minister, darf ich Sie wirklich ersuchen, raschest eine Entscheidung zugunsten der Burgenlandtrasse zu treffen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Dr. Bassetti. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Bassetti (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Offenbar denselben Unterlagen wie mein Vorredner, Präsident Babanitz, und gestern Kollege Dr. van Tongel, nämlich dem Oktoberheft der Zeitschrift „Die Straße“, entnehme ich dem dort zur Verfügung gestellten Zahlenmaterial, daß der Bundeshaushalt 1969 an Gesamteinnahmen aus der Besteuerung des Kraftfahrwesens einen Betrag von 7,6 Milliarden Schilling präliminiert. Darin enthalten sind die Mineralölsteuer, der Bundeszuschlag zur Mineralölsteuer, die Beförderungssteuer, die Kraftfahrzeugsteuer und die Sondersteuer. Davon werden dem Straßenbau zugewendet: 1,6 Milliarden den Autobahnen, 3 Milliarden den Bundesstraßen und über den Finanzausgleich an die Länder und Gemeinden überwiesen 1,4 Milliarden, von denen angenommen wird, daß sie dort dem Bau der Landes- und Gemeindestraßen zugute kommen. Somit wäre ein Gesamtbetrag von 6 Milliarden für den Straßenbau verwendet. Es verbliebe immer noch ein offener Betrag von 1,6 Milliarden aus dieser Gesamtbesteuerung des Kraftfahrwesens, die dem allgemeinen Haushalt zugeführt werden.

In diesem Zusammenhang wird auch immer wieder von einer Zweckentfremdung dieser Mittel gesprochen. Das stimmt und stimmt aber auch nicht, denn wir müssen wissen, daß das Verkehrswesen ja neben dem Straßenbau auch andere Erfordernisse zu erfüllen hat, andere Postulate an den Haushalt stellt. Verkehrseinrichtungen sind zu schaffen, der Ver-

Dr. Bassetti

kehr ist zu regeln, Parkplätze sind zu schaffen, der Unfalldienst ist zu besorgen, Dinge, die durchaus sehr ins Geld gehen.

Immerhin ist es richtig — das hat gestern auch Kollege Dr. van Tongel erwähnt —, daß nach verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen die Dotierung des Straßenbaues nicht hundertprozentig nur aus den Erträgen der Sonderabgaben, der Sonderbesteuerung des Kraftfahrwesens zu erfolgen hätte, sondern daß darüber hinaus auch ein staatlicher Zuschuß für die Abgeltung des Wegekostenanteiles zu gewähren wäre, der sich nach diesen verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen ungefähr in der Höhe von 10 bis 40 Prozent je nach Straßentyp bewegt.

Die Straßen sind ja bekanntlich ein allgemeines Gebrauchsgut und haben Gemeinschaftsfunktion. Es wäre daher richtig, daß aus dem allgemeinen Haushalt Mittel nun auch für den Bau der Straßen zur Verfügung gestellt werden.

Nun wissen wir aber alle, daß bei uns zufolge der budgetären Notsituation — es geht ja darum, ein strukturelles Defizit abzubauen — solche Mittel aus dem Haushalt leider nicht zur Verfügung stehen, daß vielmehr für uns die Situation geradezu umgekehrt ist, daß nämlich nicht nur die Wegekosten 100prozentig dem Kraftfahrwesen zugeteilt werden, sondern daß darüber hinaus das Kraftfahrwesen seinerseits zur Bestreitung allgemeiner Angelegenheiten des Haushalts herangezogen wird.

Aus den Ausführungen des Herrn Bundesministers Dr. Kotzina, der schon des öfteren in dieser Richtung befragt wurde, wissen wir aber, daß die derzeitige Dotierung des Straßenbauwesens durchaus unzureichend ist, daß mit den derzeit verfügbaren Mitteln der Vollausbau der Bundesstraßen in längstens 20 Jahren und der Autobahnen erst in 25 bis 30 Jahren zu bewerkstelligen wäre. Dem steht eine Motorisierungswelle gegenüber, von der wir wissen, daß sie von Jahr zu Jahr zunimmt, die schon jetzt — die betreffenden Ziffern wurden uns ja gestern vom Kollegen Helbich sehr eindrucksvoll präsentiert — auf dem Sektor der Kraftfahrzeuge die Zahl von 1 Million überschritten hat und die ungefähr in zehn Jahren 2 Millionen erreichen wird, was also eine Verdoppelung bedeuten wird.

Es ist also daraus zu entnehmen, daß das Gebot der Stunde praktisch nur in einem forcierten Ausbau unseres Straßenwesens liegen kann, gleichzeitig damit verbunden natürlich auch in der entsprechenden Beschaffung zusätzlicher Finanzierungsmittel. Dieser forcierte Ausbau müßte zur Zielsetzung haben, in zehn Jahren den Vollausbau dieser Straßen ungefähr vollendet zu haben, wobei die derzeit

im Bautenministerium erarbeiteten Prioritäten zugrunde zu legen wären, wo aber insbesondere bereits jetzt der Schwerpunkt im Bau auf jene Straßen zu legen wäre, auf denen heute schon Verkehrsverhältnisse des Jahres 1980 herrschen. Ich denke da an das Rheintal, an das Innthal, an das Salzachtal, an die Strecke Graz—Bruck, auch an Kärnten, Verhältnisse, die mir aus persönlicher Anschauung bekannt sind.

Wir wissen aber, daß all das praktisch nur dann gelingen kann, wenn es gleichzeitig möglich ist, auch die Finanzierungsfrage, das heißt die zusätzliche Finanzierung, die Beschaffung zusätzlicher Mittel, zu lösen.

Da wir die Situation im Haushalt kennen und wissen, daß auf längere Sicht von dort nichts zu erwarten sein kann, bleiben praktisch ja nur drei Finanzierungsmöglichkeiten, nämlich eine zusätzliche Besteuerung der Kraftfahrzeuge oder des Treibstoffes oder als dritte, viel diskutierte Möglichkeit die Einhebung einer sogenannten Straßenbenutzungsgebühr bei Autobahnen. Diese Finanzierungsmöglichkeiten werden derzeit in der Bundeshandelskammer eingehend untersucht. Nach meiner Ansicht kann das Kriterium für die Zweckmäßigkeit dieser Finanzierungsquellen praktisch nur in der Frage nach der Ergiebigkeit und in der Frage nach den negativen Rückwirkungen und Auswirkungen auf die Wirtschaft bestehen.

Die am meisten diskutierte und in meinen Augen wohl die problematischste Finanzierungsform dürfte dabei die Bemaftung der Autobahnen darstellen. Die Hauptfrage müßte hier wahrscheinlich nach dem Nettoertrag einer solchen Bemaftung gestellt werden. Wir wissen, daß die Mauttarife bekanntlich nicht nach Wunschdenken erstellt werden können, daß sie sich auch nicht kalkulatorisch nach den investierten Baukosten richten können, sondern daß sie sich praktisch nur danach richten, wie groß der Vorteil des Benützers bei Benützung einer solchen mautpflichtigen Straße ist. Gerade in Richtung auf den Nettoertrag scheint mir eine Bemaftung der Autobahnen in Österreich besonders problematisch zu sein, denn unsere Autobahnstrecken sind relativ sehr kurz; der Vorteil für den Benützer ist daher nicht allzu groß. Die Mautsätze können daher auch nicht entsprechend ausreichend sein. Außerdem führen unsere Autobahnen in Österreich bekanntlich durch das am dichtesten besiedelte Gebiet. Es sind also viele Ausfahrten nötig, was hohe Regiekosten erfordert, wie dies gestern auch vom Kollegen Dr. van Tongel sehr eingehend ausgeführt wurde. Man kann freilich hier auf Zeitkarten ausweichen, wobei nach meiner Ansicht bei Zeitkarten neue

Dr. Bassetti

Probleme entstehen, insbesondere Probleme auf dem Sektor des Fremdenverkehrs, weil von den fremden Gästen die Zeitkarten bestimmt nicht voll ausgenützt werden könnten und dadurch eine gewisse Diskriminierung gegenüber der einheimischen Bevölkerung entstünde.

Es wird in diesem Zusammenhang sehr oft das Beispiel Italien angeführt. Ich glaube, daß eine nähere Betrachtung sehr deutlich macht, daß die Verhältnisse in Italien in keiner Weise mit den Verhältnissen in Österreich verglichen werden können. In Italien überbrücken die Autobahnen durchwegs sehr große, sehr weite Strecken. Sie verbinden ausgesprochene Wirtschaftszentren, sie weisen daher einen sehr starken Güter- und Personenverkehr auf. Es sind dort für die Benützer dieser Autobahnen echte, und zwar ins Gewicht fallende Fahrtkostensparnisse gegeben, die immer noch größer sein werden als die zu entrichtende Maut, die auf diese Weise ohne weiteres in Kauf genommen wird. Die Maut selbst kann dort von Haus aus viel billiger errechnet werden, weil die Baukosten der Autobahnen in Italien wesentlich niedriger sind und auch die Finanzierung viel billiger kommt.

Eine andere Frage, die im Zusammenhang mit der Bemaung der österreichischen Autobahnen zu erheben ist, wäre die Frage nach der Auswirkung auf die österreichische Binnenwirtschaft. Am Beispiel des Leber-Planes in der Bundesrepublik Deutschland ersehen wir, daß man dort bereits bemüht ist, den Güterverkehr möglichst von der Straße wegzubringen, weil die Straßen, sowohl die Autobahnen wie die Bundesstraßen, dort den Verkehr, insbesondere den Güterverkehr, nicht mehr zu fassen vermögen.

Eine ähnliche Entwicklung ist mit Sicherheit, wenn auch mit zeitlicher Verzögerung, in Österreich zu erwarten, sodaß man sagen kann, daß in Österreich in Bälde der gesamte Verkehr auf der Straße, der Güterverkehr wie der Personenverkehr, praktisch nur noch im Zusammenwirken von Autobahn und von Bundesstraßen bewältigt werden kann. Man kann also nicht davon sprechen, daß Autobahnen Straßen besonderer Art seien, Sonderstraßen oder Luxusstraßen oder Straßen mit besonderem Komfort, sondern sie sind — auch das hat Dr. van Tongel gestern besonders herausgestrichen — die modernen Straßen des heutigen Verkehrs, die dem heutigen Verkehr angepaßt, adäquaten Straßentypen.

Nun werden aber die Autobahnen in gleicher Weise wie die Bundesstraßen bekanntlich vom Kraftfahrer selbst hundertprozentig finanziert. Es ist daher nicht einzusehen, warum der Kraftfahrer bei Benützung der Autobahnen noch zusätzlich eine Sondergebühr zu ent-

richten hat. Abgesehen davon, daß das absolut verteuern, insbesondere im Güterverkehr, wirkt, könnte die Folge nur die sein, daß der Güterverkehr in verstärktem Maße auf die ohnedies schon unzulänglichen und leistungsschwachen Bundesstraßen abgedrängt wird.

Eine dritte, in meinen Augen nicht minder wesentliche Frage ist in diesem Zusammenhang zu stellen, nämlich die Frage nach der Auswirkung einer solchen Bemaung auf den Fremdenverkehr. Wir wissen, daß 80 Prozent unserer fremden Gäste aus der Bundesrepublik Deutschland kommen. Man fährt dort mautfrei, die deutschen Gäste sind es gewohnt, die Autobahn wie jede andere Straße zu benützen. Wenn sie dann nach Österreich kommen, werden sie mautpflichtig auf relativ kurzen Autobahnstücken. Dazu muß man noch sagen, daß unsere fremden Gäste über den Treibstoffpreis, über den Benzinpreis ohnedies schon zum Bau sowohl unserer Bundesstraßen als auch der Autobahnen beitragen.

Außerdem müssen wir auch darauf hinweisen, daß die Schweiz, ein auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs sehr ernster Konkurrent für uns, eine Bemaung ihrer Nationalstraßen nicht kennt.

Wie empfindlich die Bundesrepublik Deutschland in der Frage einer Bemaung ist, zeigt allein die Tatsache, daß die auf der Brennerautobahn eingeführte Maut in der Bundesrepublik, und zwar im Deutschen Bundestag, bereits Diskussionen ausgelöst hat. Ich glaube also, daß sehr ernste Rückwirkungen einer Bemaung unserer Autobahnen auf den Fremdenverkehr zu befürchten wären.

In diesem Zusammenhang, meine sehr geehrten Damen und Herren, möchte ich noch auf eine geographische Besonderheit hinweisen, die bei uns gegeben ist: Sie wissen, daß die autobahnmäßige Ost-West-Verbindung in Österreich von Salzburg bis Kufstein über deutsches Gebiet führt. Wenn wir also durch deutsches Gebiet fahren, sind wir mautfrei; wenn die Deutschen zu uns als Gäste kommen, sind sie mautpflichtig! Ich bin davon überzeugt, daß allein aus diesem Umstand heraus dauernde Verstimmungen erwachsen würden, wenn wir hier die Mautpflicht einführen.

Ich glaube, daß man zusammenfassend sagen könnte, daß eine generelle Bemaung unserer Autobahnen nicht nur problematisch, sondern bestimmt abzulehnen wäre. Autobahnen dienen, wie gesagt, in Österreich vornehmlich dem binnenwirtschaftlichen Verkehr, eine Maut ist mit Sicherheit dem Fremdenverkehr abträglich, und wenn man die Vorteile und die Nachteile einer Maut saldiert, so dürfte

10760

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Dr. Bassetti

das Ergebnis eher negativ sein. Zumindest ist das positive Ergebnis — der Nettomautertrag — nicht so hoch, daß man so viele Nachteile in Kauf nehmen sollte.

Eine völlig andere Situation scheint mir hingegen hinsichtlich der transalpinen Autobahnen oder Schnellstraßen, also der alpenüberquerenden Autobahnen, gegeben zu sein. Diese Autobahnen dienen nicht sosehr dem österreichischen Binnenverkehr, sondern mehr dem internationalen Transitverkehr von Waren und Personen. Hier sind bekanntlich die Baukosten sehr hoch, es müssen sehr kostspielige Kunstbauten und langgezogene Hangbrücken aufgeführt werden; zumeist ist ja auch die Untertunnelung des Alpenhauptkammes damit verbunden. Die Finanzierung des Baues solcher Straßen übersteigt bei weitem unsere Möglichkeiten. Hier erscheint mir eine Maut durchaus berechtigt, eine Maut als Kostenbeteiligung der Straßenbenützer, zumal dieser Maut eminente Vorteile für die Benützer gegenüberstehen. Im übrigen möge darauf hingewiesen werden, daß die Schweiz bei transitierenden Alpenstraßen ebenfalls Mauten einhebt. Eine Bemaftung würde es Österreich ermöglichen, den verstärkten Bau solcher transalpiner Autobahnen und Schnellstraßen in Angriff zu nehmen.

Sie wissen, daß hierfür genügend Projekte vorhanden sind. Ich verweise hier nur auf die Tauernautobahn, auf die Pyhrnautobahn, auf die auch bereits in Erwägung gezogene beziehungsweise projektierte Schnellstraße aus dem südwestdeutschen Raum über den Fernpaß und den Reschenpaß nach Mailand. Ich möchte nicht das wiederholen, was bereits gestern auf diesem Sektor erwähnt worden ist, ich will nur dem Kollegen Fröhbauer, der sich gestern sehr eingehend mit dem Projekt der Tauernautobahn beschäftigte, sagen, daß wir in keiner Weise vom Tiroler Standpunkt aus — da wir die Brennerautobahn ebenfalls als eine transalpine Bahn gebaut haben — etwa neidig oder mißgünstig diesem Projekt gegenüberstehen. Im Gegenteil, wir begrüßen es als eine weitere Variante, als eine weitere Nord-Süd-Verbindung.

Ich glaube auch, daß es nicht angebracht ist, mit scheelen Augen auf die Brennerautobahn zu schauen, ich glaube vielmehr, daß die Tauernautobahn der Brennerautobahn dafür dankbar sein sollte, daß hier eine Pionierarbeit auf einem völligen Neuland geleistet worden ist, sodaß man Erfahrungen verwerten kann.

Dem Kollegen Schlager, der sich sehr eingehend mit dem Prospekt beschäftigt hat, der seitens des Bautenministeriums über die bisher geleistete Arbeit auf dem Sektor der

Autobahnen erschienen ist, und der die Ansicht vertreten hat, daß das ein luxuriöses, aufwendiges Privatwerk ad maiorem gloriam, wenn man so sagen kann, des Bautenministeriums wäre, möchte ich sagen, daß dem durchaus nicht so ist. Internationale Äußerungen über diesen sehr eindrucksvollen Leistungsprospekt der österreichischen Bauwirtschaft lauten völlig anders.

So zum Beispiel hat die Straßen- und Wasserbauverwaltung in Finnland an das Bautenministerium einen Brief gerichtet, in dem sie unter anderem ausführt:

„Wir bewundern sehr, was Österreich beim Autobahnbau in den letzten Jahren geleistet hat. An prachtvollen Bildern des Werkes sehen wir, wie gut es den Verkehrsplanern gelungen ist, die Autobahnen in die schöne österreichische Landschaft einzugliedern.“

Aber auch die größte holländische Autozeitung beschäftigt sich mit dem Autobahnbau in Österreich und hat fast inhaltsgetreu das übernommen, was in diesem österreichischen Prospekt enthalten ist.

Und damit Sie auch eine Ihnen couleurmäßig etwas näherstehende Stimme aus dem Ausland hören können: Die Arbeiter-Touring-Zeitung der Schweiz wünscht sich in einer sehr eingehenden Bearbeitung und Erörterung dieses Werkes, daß auch für die Schweiz etwas Ähnliches geschehen möge.

Ich glaube, daß in diesen Auslandsstimmen genügend zum Ausdruck kommt, daß der Autobahnbau in Österreich, in einem Gebirgsland, eine gewaltige Pionierleistung darstellt. Ich glaube aber auch, daß der Wert dieser Broschüre insbesondere darin liegt, den Ruhm unserer Bautechniker im Auslande entsprechend bekanntzumachen; etwas, was sie sehr wohl verdienen. Österreich müßte nach meiner Ansicht ein verstärktes Interesse am Bau von transalpinen Straßen haben. Es sind materielle Vorteile damit verbunden. Sie wissen, daß der transitierende Güterverkehr durch Österreich ganz schöne Gelder in Form der Beförderungssteuer miteinbringt. Ich glaube, daß es daher nicht nur darum geht, die Umfahrung Österreichs zu verhindern, sondern daß es uns vielmehr darum gehen müßte, den österreichischen Anteil am transitierenden internationalen Güterverkehrsvolumen zu vergrößern und entsprechende Anstrengungen in der Richtung eines verstärkten Baus von solchen alpenüberquerenden Schnellstraßen und Autobahnen zu unternehmen.

Es ist aber auch eine ideelle Verpflichtung für Österreich gegeben, solche Bauwerke zu forcieren. Als klassisches Land im Herzen Europas war es in der Geschichte schon

Dr. Bassetti

immer unsere Mission, völkerverbindend zu wirken. Eine solche Mission muß natürlich im Wandel der Zeiten auch gewandelte Formen annehmen. Heute, am Ende des 20. und praktisch zu Beginn des 21. Jahrhunderts, in einer Zeit, in der eine gewaltige Industrialisierungswelle über Europa hinweggeht, in einer Zeit, in der sich die europäische Integration vollzieht, in der die wirtschaftliche Großraumbildung diesseits und jenseits der Alpen vor sich geht, kann eine solche Mission vornehmlich wohl nur darin bestehen, Straßenbrücke Europas zu sein, die wirtschaftliche Verbindung zwischen den sich integrierenden Räumen nördlich und südlich der Alpen herzustellen.

Wir alle wissen, daß solche Bauwerke sehr viel Geld kosten und daß sie unsere Finanzkraft weit übersteigen, daß sie praktisch nur unter Mitbeteiligung der Benützer, das heißt unter Bemaftung, möglich sind. Ich glaube daher, aus all diesen Gründen könnte man ein Ja zu einer Mautpflicht für transitierte Alpenstraßen sagen, genauso wie man ein entschiedenes Nein aus den erwähnten Gründen wohl zu einer Bemaftung der innerösterreichischen Wirtschaftsstraßen — seien es Autobahnen oder Bundesstraßen — sagen müßte. Für den forcierten Bau unserer innerösterreichischen Wirtschaftsstraßen müßten daher praktisch, wenn man die Maut als Finanzierungsquelle ablehnt, andere Finanzierungsquellen erschlossen werden. Da — wie ebenfalls bereits dargelegt — aus dem Haushalt nichts zu erwarten ist, bleibt für einen forcierten Ausbau praktisch als Finanzierungsquelle wohl leider nur wieder eine neuerliche Belastung des Kraftfahrwesens durch eine zusätzliche Besteuerung.

Hier im Hause haben alle drei Fraktionen im Verlaufe dieser Budgetdebatte zum Kapitel Bauten die Notwendigkeit eines rascheren Ausbaues unseres Straßenwesens betont. Die Finanzierung ist hierbei die Schlüsselfrage schlechthin. Nach Lage der Dinge ist sie allerdings als äußerst delikate zu bezeichnen. Nach meiner Ansicht sollte sie in keiner Weise wahltaktischen Überlegungen oder Rücksichtnahmen unterworfen sein müssen. Ich glaube aber, daß die Finanzierungsfrage allein aus diesem Grunde in einer gemeinsamen Verantwortung aller Fraktionen in diesem Hause gelöst werden müßte, damit in dieser sicherlich nicht leichten Frage nicht einer dem anderen einen politischen Strick drehen kann. Da praktisch alle Redner aller Fraktionen hier Straßenbauwünsche vorgebracht haben und wohl auch allen klar ist, daß diese Wünsche nur dann erfüllt werden können, wenn es gelingt, zusätzliche Finan-

zierungsquellen zu erschließen, könnte meines Erachtens die logische Konsequenz daraus nur in einer gemeinsamen initiativen Aktion dieses Hohen Hauses liegen.

Meine Damen und Herren! Wenn es uns mit unseren Vorbringen ernst sein soll und wenn wir auch damit ernst genommen sein wollen, wenn es hier nicht nur darum gehen soll, Alibiforderungen zu deponieren, um deren Nichterfüllung dann anderen in die Schuhe schieben zu können, wenn diese Budgetdiskussion einen positiven Effekt haben soll, wenn wir nicht haben wollen, daß das Volk den Eindruck hat, daß diese parlamentarische Auseinandersetzung zwischen der Regierungs- und Oppositionsfraktion nur bloß negative Zielsetzungen hat, daß es nur darum geht, Minister zu diffamieren, zu verdächtigen, die Arbeit der Regierung pauschaliter herabzusetzen, zu verteufeln und jede positive Entwicklung möglichst zu verhindern, wenn wir all das nicht haben wollen, dann, glaube ich, wäre hier, wo wir gemeinsam eine einmütige Meinung vertreten, ein sehr guter Anlaß gegeben, unser sehr oft zitiertes Initiativrecht zu handhaben. Meine Damen und Herren! Denn letztlich geht es in dieser Frage ja auch um die Sicherheit unserer Bevölkerung auf den Straßen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Pay. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Pay (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Werte Damen und Herren! Im Juni 1966, einige Wochen nach der Etablierung der ÖVP-Alleinregierung, habe ich an den Herrn Bundesminister für Bauten und Technik die mündliche Anfrage gerichtet, zu welchem Zweck die großen Reklametafeln neben den Bundesstraßen und Autobahnen aufgestellt worden sind. Ich habe damals erklärt, daß diese Tafeln interessanterweise einige Wochen vor der Nationalratswahl aufgestellt wurden und daß ein Teil dieser Tafeln — ich sage: ein Teil dieser Tafeln — auch von den Organisationen der Volkspartei zur Anbringung ihrer Wahlplakate Verwendung gefunden hatte. Der Herr Minister hat mir damals zur Antwort gegeben, daß diese Tafeln eigentlich dazu aufgestellt wurden, damit — wie er sagte — die Bevölkerung über das Baugeschehen unterrichtet werden könne.

Ich möchte feststellen, daß diese großen und vielen Plakate inzwischen verweht sind, daß sich die Tafeln auch zum Teil in einem sehr schlechten Zustand befinden und daß auch zum Teil — das ist hier schon ausgeführt worden — die Versprechungen auf dem

10762

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Pay

Gebiete des Straßen- und Autobahnbaues weg sind und nicht eingehalten wurden.

Ich bin nicht immer einer Meinung mit der Zeitschrift „Die Straße im Scheinwerfer“, herausgegeben von der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen, aber ich muß sagen: Sie hat in den Nummern 10 und 11 dieser Ausgaben eine sehr interessante Aufstellung mit der Überschrift „Der Straßenbau im Bundesvoranschlag 1969“ gebracht.

Ich will aus Zeitersparnisgründen nicht all das verlesen, was dort steht. Mein Kollege Babanitz hat das bereits ausgeführt. Es steht nach dieser Aufstellung und Rechnung fest, daß die Gesamteinnahmen aus der Sonderabgabe für Kraftfahrzeuge, Mineralölsteuer, Beförderungsteuer und so weiter einen Betrag von 7635 Millionen Schilling ausmachen, daß die Ausgaben des Bundes für den Straßenbau bei den Bundesstraßen B und den Autobahnen insgesamt 4628 Millionen Schilling betragen und daß damit ein Verlust für den Straßenbau von 1640 Millionen Schilling nach der Rechnung, die hier in diesem Bericht angeführt wurde, auftritt.

Aus den „Erläuterungen zum Bundesfinanzgesetz 1969“ auf Seite 279 habe ich ersehen, daß für das gesamte Baulos der Südauto-
bahn mit einer Länge von 39,6 km eine Vierjahresbauzeit, von 1966 bis einschließlich 1969, erstellt wurde und daß der Betrag von 773,4 Millionen Schilling für diese Strecke aufgewendet wird. Das würde im Schnitt bedeuten, daß 1 km Autobahn zwischen Gleisdorf und Mooskirchen auf ungefähr 19,6 Millionen Schilling zu stehen kommen würde. Für diese rund 40 km lange Strecke sind vier Jahre Bauzeit vorgesehen. Das ist sehr lange! Dabei ist es aber nicht sicher, daß in dieser Zeit das Baulos Gleisdorf—Mooskirchen beendet sein wird.

In der Fragestunde der 70. Sitzung vom 16. November des Vorjahres hat der Herr Minister auf meine Anfrage erklärt, daß Bemühungen im Gange seien, noch im Jahr 1969 mit Hilfe des jetzt im Bau befindlichen Autobahnstückes die Südeinfahrt von Graz zu erreichen. Der Herr Minister hat dann wörtlich weiter erklärt: „Es wird daher im Anschluß an das Jahr 1969 in Richtung Mooskirchen weitergebaut werden.“

Ich möchte jetzt den Herrn Minister fragen: Was bedeutet „im Anschluß an das Jahr 1969“? Heißt das 1970, heißt das 1971, oder bedeutet das ein noch späteres Jahr?

Dabei ist vom Herrn Minister noch nicht gesagt worden, wann dann der Weiterbau von Mooskirchen über die Pack in Richtung Villach

erfolgen wird. Darüber möchte ich heute den Herrn Minister um Auskunft ersuchen, weil mit diesem Teilstück der Autobahn Süd auch indirekt die Frage der Stadtumfahrung Köflach aufgerollt wird.

Das Problem der Autobahn Süd in unserem Gebiet ist schwierig, das sehen wir vollkommen ein. Wir wissen, daß technisch eine Zu- und Abfahrt im Kerngebiet des Bezirkes Voitsberg nicht möglich ist, daß sie weit vom Kerngebiet erfolgt. Wir wissen, daß das technische Schwierigkeiten sind. Wir können das nicht ändern, aber wir möchten doch darum ersuchen, daß die geplante Zu- und Abfahrt über Steinberg doch vorgenommen wird, auch wenn sie, wie Sie erklärt haben, nur eine Zu- und Abfahrt für Pkw sein wird, was natürlich nicht ganz befriedigt.

Abgesehen von dieser Frage der Südauto-
bahn möchte ich jetzt einige kurze Ausführungen zur Stadtumfahrung Köflach machen. Aus Zeitersparnis will ich keine langen Zahlenangaben über die Frequenz der Packer Bundesstraße anführen. Aus dem von mir genannten Bericht ist zu ersehen, daß die Frequenz der Packer Bundesstraße beinahe an die der Triester Bundesstraße herankommt. Es gibt also eine sehr große Frequenz. Wir sehen die Schwierigkeiten besonders im Stadtgebiet von Köflach. Sie sind sehr groß und bewegen sich auf einer Länge von 200 bis 300 m.

Ich habe eine Arbeit von Herrn Gendarmeriemajor Kupka vor mir. Er ist beedeter Sachverständiger für das Verkehrswesen. Er hat eine lange Abhandlung über diese Verkehrssituation in der Stadt Köflach geschrieben. Ich will daraus nicht viel verlesen, sondern nur feststellen, daß der Herr Major geschrieben hat: „Die Packer Bundesstraße ist eine der wichtigsten Verkehrsadern des Bundeslandes Steiermark und wird in bezug auf Frequenz lediglich von der Bundesstraße 17 dauernd übertroffen. Von besonderer Auswirkung auf die Frequenz der Packer Bundesstraße im Raume Köflach ist der Umstand, daß hier der durch zahlreiche Industriebetriebe und die verhältnismäßig dichte Besiedlung sehr starke örtliche Verkehr mit einem dichten Durchzugsverkehr zusammen-
trifft; überdies kann die Tatsache nicht übersehen werden, daß der Verkehr aus dem sehr bevölkerungsreichen Grazer Raum zu den Bade- und Wintersportgebieten Kärntens und Italiens hinzukommt“ und daß außerdem in der Stadt Köflach die Gabel- Landesstraße eine Einmündung findet, die ebenfalls sehr stark frequentiert ist. Dieser zusätzliche Verkehr hat dazu geführt, daß diese Schwierigkeiten verstärkt mitten im Stadtgebiet von Köflach in Erscheinung treten.

Pay

Der Herr Major hat dann weiter in seiner Stellungnahme ausgeführt, daß die Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer auf der Packer Bundesstraße im Stadtgebiet Köflach sehr groß ist. Das Unfallgeschehen seit dem Jahre 1962 zeigt eine ständig fühlbar ansteigende Unfallziffer auf. Seit 1962 bis Ende November 1965 ereigneten sich auf der von mir angeführten Straßenstrecke 114 gemeldete Verkehrsunfälle mit Personen- beziehungsweise Sachschaden. Es wurde eine Person getötet und 88 Personen wurden leicht beziehungsweise schwer verletzt. Der letzte schwere Unfall hat darin bestanden, daß ein 6 t-Kraftfahrzeug, das mit Birnen beladen war und aus Italien kam, infolge Übermüdung des Kraftfahrers bei dieser Ecke in der Stadt Köflach in der Nacht in eine Drogerie hineingefahren ist. Zum Glück ist dort kein Personenschaden entstanden.

Die Stadtgemeinde Köflach hat mit Schreiben vom 24. 1. 1966 das Ansuchen gestellt, den damals bereits unerträglichen Verkehrsverhältnissen durch den Bau einer kleinen Umfahrung zu begegnen. Die Notwendigkeit dieser kleinen Umfahrung des Stadtgebietes Köflach wurde vom Herrn Bundesminister für Bauten und Technik immer wieder mit der Feststellung abgeschwächt, daß die Vollendung der Autobahnteilstrecke Mooskirchen—Pack zu einer Entlastung des Stadtverkehrs in Köflach führen würde und dadurch diese kleine Umfahrung nicht so notwendig sei. Ebenfalls wurde angeführt, daß die Gaberl-Straße verlegt werden soll und dadurch auch eine Entlastung innerhalb des Stadtgebietes von Köflach eintreten wird.

Ich habe schon vorher festgestellt, daß es noch sehr lange dauern wird, bis die Autobahn Süd von Mooskirchen Richtung Pack geführt wird. Ich habe auch berichtet, daß die Zu- und Abfahrten vom Industriegebiet auf die Pack oder hinunter nach Mooskirchen sehr schwierig und sehr langwierig sind.

Die Verlegung der Gaberl-Landesstraße ist auch ein besonderes Problem, es ist ein Landesproblem. Der Kostenpunkt: 67 Millionen. Es geht jetzt die Diskussion darüber, wie eine Umfahrung dieser Straße möglich ist. Es ist also auch hier sehr problematisch, wann es zu dieser Verlegung der Gaberl-Landesstraße kommen wird.

In den nächsten Jahren wird es kaum eine Abnahme der Neuzulassungen für Kraftfahrzeuge geben; daher wird auch die Verkehrsfrequenz durch die Stadt Köflach immer mehr steigen.

Wie beim Schulbau wird auch beim Bundesstraßenbau immer wieder versucht, den Gemeinden besondere Verpflichtungen finanzieller Art aufzubürden. Ich möchte hier mit aller

Deutlichkeit feststellen, daß die Gemeinden beinahe am Rande ihrer finanziellen Möglichkeiten angekommen sind, daß die gesetzlichen Verpflichtungen der Gemeinden so groß sind, daß sie nicht imstande sind, außerplanmäßige und nicht vorgeschriebene Leistungen zusätzlich in größerem Ausmaß zu erbringen.

Die Stadtgemeinde Köflach hat aber trotzdem dem Herrn Bundesminister zu verstehen gegeben, daß sie bereit ist, einen finanziellen Beitrag für diese kleine Stadtumfahrung Köflach zu leisten.

Die begrenzte Bereitschaft der Stadtgemeinde Köflach — ich betone ausdrücklich: begrenzte Bereitschaft, weil eben die Mittel infolge der anderen Verpflichtungen nicht vorhanden sind — hat die Bundesstraßenverwaltung meiner Meinung nach sehr unfair ausgenützt, denn sie hat schriftlich der Stadtgemeinde Köflach folgende Auflagen auferlegt:

1. Freimachung des erforderlichen neuen Straßengrundes und Übergabe an die Bundesstraßenverwaltung;
2. Errichtung einer Fußwegeunterführung am Bahnhof;
3. Übernahme aller Baukosten, die über die Kosten einer 7,50 m breiten Fahrbahn hinausgehen;
4. Übernahme des wegfallenden alten Bundesstraßenanteiles als Gemeindestraße.

Wenn wir diese vier Auflagen von Fachleuten zusammenrechnen lassen, so kommt für die Gemeinde immerhin ein Betrag von 1 bis 2 Millionen Schilling heraus, die die Gemeinde aufbringen soll, damit es zum Baubeginn der kleinen Stadtumfahrung Köflach kommen kann. Ich möchte hier auch wieder sehr deutlich sagen, daß die Gemeinden mit ihren Ausgaben nicht ins Uferlose gehen können. Die Gemeinden sind auch nicht mehr in der Lage, immer neue Kredite aufzunehmen, weil Kreditaufnehmen gleichbedeutend ist mit der Verpflichtung zur Zinsenzahlung und natürlich zur Zurückzahlung der Darlehen.

So gesehen muß man beinahe annehmen, Herr Bundesminister, daß die Bundesstraßenverwaltung bewußt diese Auflagen der Gemeinde Köflach vorgeschrieben hat, damit es als Alibi dienen soll und man dann immer wieder sagen kann: Die Gemeinde Köflach kann ihre Verpflichtungen nicht erfüllen, und daher kommt es zu keiner Umfahrung des Stadtgebietes Köflach.

Ähnlich, Herr Bundesminister, ist die Situation im Zusammenhang mit der notwendigen Errichtung des Arbeitsamtes in Voitsberg. Der aus der NS-Zeit stammende sehr skurrile Bau ist, abgesehen von seiner Baufälligkeit, seiner schäbigen Fassade und seiner Anlage

10764

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Pay

wie als Irrgarten, keiner österreichischen Behörde zuzuschreiben. Das möchte ich ausdrücklich betonen. Es ist ein Überbleibsel aus dem Tausendjährigen Reich.

Auch hier wurde schon seit längerer Zeit das Verlangen gestellt, dieses Arbeitsamtsgebäude neu zu errichten.

In der Fragestunde am 7. Juli 1966 hat die Frau Minister Rehor mitgeteilt, daß das Bundesministerium für soziale Verwaltung am 30. April 1965 beim damals zuständigen Minister für Handel- und Wiederaufbau den Antrag auf Neubau des Arbeitsamtes Voitsberg gestellt hat. Ich muß feststellen, Herr Bundesminister, daß, wie so oft, zuerst von der Gemeinde eine Leistung verlangt wurde, bevor der Bund eine Verpflichtung übernimmt.

Die Stadtgemeinde Voitsberg hat sich selbstverständlich zum Grundtausch bereit erklärt und außerdem zugesagt, daß die notwendigen Aufschließungsarbeiten für die Errichtung des Arbeitsamtes auf einem neuen, sehr günstig gelegenen Grundstück auf Kosten der Gemeinde erfolgen werden, dies nur, um dem Herrn Bundesminister zu zeigen, daß die Stadtgemeinde Voitsberg bereit ist, diese Verpflichtung zu übernehmen, damit der Neubau begonnen werden kann.

Im Dezember 1967 wurde die grundbücherliche Eintragung vorgenommen. Der Vertrag mit dem Bund wurde im August des Vorjahres abgeschlossen.

Auf eine schriftliche Anfrage von mir, die ich am 16. Mai 1968 eingebracht habe, erklärte der Herr Minister, der Vertrag mit der Stadtgemeinde Voitsberg sei noch nicht abgeschlossen. Ich muß aber das feststellen, was ich bereits erwähnt habe: Dezember 1967 grundbücherliche Eintragung und gleichzeitig Übernahme in Vertragsform im August dieses Jahres. Unserer Meinung nach wären also die Voraussetzungen dafür gegeben, daß der notwendige Neubau des Arbeitsamtes Voitsberg in Angriff genommen werden kann.

Nun kommt aber, wie bei vielen dieser Bauvorhaben, wiederum das berühmte Wort des Herrn Bundesministers oder aller Bundesminister, wenn man so sagen kann. Im Zusammenhang mit meiner Anfrage an den Herrn Bautenminister heißt es, im Hinblick auf die geringen Mittel, die für Neubauten von Bundesamtsgebäuden zur Verfügung stehen, sei der Herr Minister nicht in der Lage, dem Neubau des Arbeitsamtes Voitsberg näherzutreten.

Ich möchte feststellen, daß diese Mitteilung des Herrn Ministers unbefriedigend ist, denn jeder, der durch die Stadt Voitsberg fährt und dieses Arbeitsamtsgebäude sieht, kann sich ein Bild davon machen und sich vorstellen,

daß dieses Gebäude schon längst entfernt werden müßte.

Ich möchte also den Herrn Minister fragen, wann tatsächlich mit der Errichtung des Arbeitsamtes Voitsberg gerechnet werden kann. Ich möchte allgemein und abschließend sagen, daß alle Einschränkungen, alle Mängel beim Bundesstraßenbau, bei der Errichtung von Bundesamtsgebäuden und so weiter auf Planlosigkeit zurückzuführen sind. Es gibt für den Autobahnbau und den Bundesstraßenbau keinen richtigen Plan. Diese und viele andere Mängel in diesem Budget sind die Ursachen dafür, daß wir auch diesem Kapitel des Bundesvoranschlages unsere Zustimmung versagen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Frodl. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Frodl** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn ich als steirischer Abgeordneter bei der Gruppe Bauten zum Wort kommen kann, so ist es wohl selbstverständlich, daß ich über eines der aktuellsten steirischen Probleme sprechen werde, nämlich über unsere Straßen.

Es ist ja bekannt, daß das ganze Bundesstraßennetz Österreichs eine Länge von rund 9248 km aufweist. Die Gesamtlänge der Bundesstraßen in der Steiermark beträgt aber nur 1298 km, das sind leider nur 14 Prozent des gesamten österreichischen Straßennetzes. Anteilmäßig steht die Steiermark mit nur 114 Laufmeter Bundesstraßen je 100 Einwohner an drittletzter Stelle in Österreich.

Von den 1298 km Bundesstraßen der Steiermark sind rund 1255 km mit staubfreiem Fahrbahnbelag versehen, während 43 km noch Schotterstraßen sind. Ausgebaut sind 432 km; das sind leider nur 33 Prozent. Das ist insofern bedauerlich, als die Steiermark auf Grund ihrer schwierigen geographischen Lage wirtschaftlich sehr benachteiligt ist.

Ich will Sie nicht langweilen, muß Ihnen aber doch unsere wichtigsten Bundesstraßen und deren Mängel anführen.

Im besonderen sei die Triester Bundesstraße vom Semmering bis Dürnstein an der Kärntner Landesgrenze genannt. Sie ist eine Hauptader und weist eine Länge von 167 km auf. Diese Straße ist zugleich im Straßennetz von Europa als Europastraße Nr. 7 bezeichnet. Der Ausbau des Knotenpunktes Bruck ist von allerhöchster Wichtigkeit. Die Ortsumfahrungen von Mürrzuschlag, Kindberg und Judenburg sowie der Ausbau der Bahnkreuzung bei Kaisersberg sind dringend notwendig. Sie selbst, sehr geehrter Herr

Frodl

Minister, haben in einer Fragestunde die B 17 als die am stärksten frequentierte Straße Österreichs bezeichnet.

Die Grazer Bundesstraße von Bruck über Graz nach Spielfeld bis zur Staatsgrenze ist rund 103 km lang und ebenfalls Europastraße. Diese Straße ist als dringendes steirisches Problem in den Vordergrund gerückt. Besonders möchte ich die Stadteinfahrt von Raach nach Graz aufzeigen. Aber auch der Grenzübergang von Spielfeld entspricht schon lange nicht mehr, ist aber ab heurigem Herbst Gott sei Dank im Ausbau.

Die Ennstal Bundesstraße von der Salzburger Landesgrenze, von Mandling nach Hieflau, ist eine Haupteinzugsstraße für unsern Fremdenverkehr. Der Ausbau mit einer Betondecke von Mandling bis Klaus ist jetzt Arbeitsschwerpunkt. Durch diesen Ausbau ist diese Bundesstraße dann von Liezen bis zur Landesgrenze ausgebaut.

Die Salzkammergut Bundesstraße ist die Einfallstraße für den Fremdenverkehr von Oberösterreich her und führt über den bereits ausgebauten Pötschenpaß nach Trautenfels. Teile dieser Straße sind in Ausbau, doch ein Großteil ist leider nicht ausgebaut.

Die Schoberpaß Bundesstraße als Hauptverbindung zwischen Ennstal und Murtal: Bei dieser Straße wurden in den letzten Jahren zur Entschärfung des Schoberpasses umfangreiche straßenbauliche Maßnahmen durchgeführt. Ausbaulücken sind noch in der Nähe von Mautern, zwischen Trieben und Rottenmann.

Die Mariazeller Bundesstraße, welche für unseren Winterport sehr bedeutungsvoll ist, ist dringend auszubauen.

Die Dreimärkter Bundesstraße als Verbindungsstraße von der Mariazeller Bundesstraße von Gußwerk nach Palfau wurde größtenteils in Eigenregie auf 6 m verbreitert und staubfrei gemacht. Die Weiterführung der laufenden Arbeiten ist unerlässlich.

Die Lahnsattel Bundesstraße von Mürzzuschlag bis nach Mariazell unterliegt derzeit einem großzügigen Ausbau. Die Umfahrung von Neuberg ist von allergrößter Wichtigkeit.

Die Obere Murtal Bundesstraße ab Scheifling bis zur Salzburger Landesgrenze bei Predlitz ist für uns ebenfalls eine Zubringerstraße des Fremdenverkehrs aus dem Bundesland Salzburg. Unsere Wünsche wären die Ortsumfahrung von Teufenbach, Niederwölz sowie von Predlitz.

Eine der wichtigsten Verkehrsadern der Steiermark ist die Wechsel Bundesstraße von der niederösterreichischen Landesgrenze bis Gleisdorf mit einer Gesamtlänge von 66 km,

das schon deshalb, weil nach dem Ausbau der Autobahn Gleisdorf—Mooskirchen die Wechsel Bundesstraße als vorläufige Verbindung zwischen den beiden Autobahnköpfen Gleisdorf—Wiener Neustadt anzusehen ist. Diese Straße weist leider noch sehr viel schwierige und ausbaunotwendige Stellen auf.

Bei der Packer Bundesstraße mit einer Länge von 66 km wären die Umfahrungen von Köflach und Edelschrott dringendst notwendig.

Als Abgeordneter des steirischen Grenzlandes liegt mir die Sobother Bundesstraße, welche von Eibiswald bis Krumbach bereits fertiggestellt ist, ganz besonders am Herzen. Der weitere Ausbau von Krumbach bis zur steirisch-kärntnerischen Grenze ist dringend notwendig. Die volle Verkehrsbedeutung dieses Straßenzuges wird aber erst dann erreicht werden, wenn der heuer in Kärnten begonnene Ausbau zügig fortgesetzt wird. Damit würde eine wichtige Verkehrsverbindung, beginnend von Radkersburg über die Untere Murtal Bundesstraße bis Spielfeld-Straß und über die südsteirische Grenzbundesstraße nach Eibiswald und von dort über die Sobother Bundesstraße bis Lavamünd, entlang der österreichisch-jugoslawischen Staatsgrenze, hergestellt.

Bei der südsteirischen Grenzbundesstraße sind viele örtliche Straßenverlegungen zur Hebung der Verkehrssicherheit notwendig.

Ich will hier nicht weitere Bundesstraßen aufzählen, muß sie jedoch als baunotwendig in Erinnerung bringen.

Der ständig ansteigende Fremdenverkehr erfordert eine größere Beschleunigung besonders unseres steirischen Verkehrsnetzes.

Die Steiermark, welche leider nur mit 14 Prozent am Bundesstraßennetz beteiligt ist, bekommt daher auch nur 14 Prozent der gesamten Bundesmineralölsteuer, welche die Finanzierungsquelle unserer Bundesstraßen ist. Für die Steiermark wirkt sich diese Aufschlüsselung deshalb sehr nachteilig aus, weil wir anteilmäßig ja eine höhere Kopfquote haben.

Wenn der Steiermark im Jahre 1968 für den Ausbau, die Instandsetzung und Erhaltung 402 Millionen Schilling im Gesamtbudget zur Verfügung standen, so muß ich hier mitteilen, daß Fachleute aufzeigen, daß mindestens 520 Millionen Schilling erforderlich wären, um nur den notwendigsten baulichen Erfordernissen und Instandsetzungen irgendwie gerecht zu werden.

Für die an und für sich arme Steiermark, in welcher jetzt der Fremdenverkehr so richtig anläuft, ist natürlich ein gutes Straßennetz von allergrößter Bedeutung. Fast der gesamte

10766

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Frodl

Transport würde sich bei uns wesentlich leichter abwickeln, speziell das Grenzland hätte es wesentlich einfacher. Wir hätten mit Ersatzbetrieben für unsere gefährdeten Kohlenbergbaubetriebe keine Schwierigkeiten, wenn wir bessere Straßen hätten.

Aus diesem Grunde, Herr Minister, darf ich Sie bitten: Bessere Straßen für die Steiermark! Das wäre unser besonderer Wunsch. Der Gruppe Bauten werden wir unsere volle Zustimmung geben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Melter. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Melter (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die freihheitlichen Abgeordneten Dr. van Tongel und Peter haben schon unseren grundsätzlichen Standpunkt zu Fragen des Straßenverkehrs dargelegt. Ich möchte mich einigen speziellen Fragen zuwenden und dafür Ihre Aufmerksamkeit erbitten.

Im Bereich der Straßenplanung hat das Bundesministerium bisher noch nicht allzuviel geleistet. Jedenfalls hat es keine klaren Entscheidungen getroffen. Der Herr Bundesminister persönlich ist wohl sehr freundlich, wenn ihm verschiedene Wünsche vorgetragen werden. Er lehnt nie ab. Er sagt: Das ist überlegenswert, man wird dazusehen, man wird den Bau in Aussicht stellen, aber er sagt nie, in welcher Reihenfolge die Maßnahmen auf dem Bausektor Straße notwendig sind. Die Reihenfolge fehlt. Das Gesamtkonzept ist nicht bekanntgegeben.

Demzufolge geben sich die Vertreter der verschiedenen Bundesländer immer der Hoffnung hin, sie seien jetzt, weil sie mit dem Herrn Minister persönlich gesprochen haben, die Bevorzugten. Schlußendlich kommt jedoch heraus, daß sich alle einem angenehmen Irrtum hingeben, daß sie jedoch keine Sicherheit dafür haben, ob und wann sie mit ihren Wünschen überhaupt berücksichtigt werden.

Ich glaube, ein ganz typisches Beispiel dafür ist die Frage der Autobahnplanung im Raum Bregenz. Es ist in den Zeitungen wiederholt darüber geschrieben worden, nicht nur in Vorarlberg, sondern auch in Wiener Blättern, wieviel Kosten etwa die von der Landesregierung geforderte Unterflurlösung verursachen würde. Die offiziellen Kosten werden für Autobahn und Bahn mit etwa 2,5 Milliarden Schilling angenommen, wobei der Herr Bundesminister selbst bezweifelt, ob diese Bedeckung ausreichend sein wird. Es bestehen Zweifel wegen einiger ungünstiger Umstände, der Enge des Bauplatzes, der

schlechten Untergrundverhältnisse und ähnlichem mehr, also viele Faktoren, die noch nicht klargestellt sind.

Was tut man im Planungsbereich? Wie lange wird von der Bundesregierung, insbesondere vom Herrn Bautenminister, die eindeutige Entscheidung hinausgezögert? Werden grundsätzlich von der Bundesregierung Mittel in einem derartigen Ausmaß in einer zumutbaren Zeit zur Durchführung der Baumaßnahmen bereitgestellt werden? Wenn die Bundesregierung eine derartige Erklärung nicht abgibt, so ist dies eine Irreführung der gesamten Landesregierung, des Landtages, der Gemeindevertretungen, die sich darauf verlassen, der Bund werde, wenn man die Unterflurlösung als zweckmäßig und als die einzig mögliche ansieht, die Mittel bereitstellen.

Wenn aber, wie es leider vermutet werden muß, die Bundesregierung nicht in der Lage ist, diese Mittel bereitzustellen, dann müßte sie meiner Auffassung nach jetzt, und zwar sofort, bekanntgeben, daß eine derartige Finanzierung in absehbarer Zeit nicht möglich ist. Dann hätten nämlich die Vorarlberger Landesregierung, der Landtag, die Stadtvertretung Bregenz und die Gemeindevertretungen der betroffenen Gemeinden die Möglichkeit, sich darauf einzustellen, wie man eine billigere und vielleicht auch zweckmäßigere Lösung auf andere Art und Weise finden könnte.

Ich darf Sie daran erinnern, Herr Bundesminister, daß Sie anlässlich der Eröffnung der Kläranlage in Bregenz eine sehr, sehr positive Erklärung zur Unterflurtrasse in Bregenz abgegeben haben. *(Abg. Peter: Kläranlagen eröffnet er auch schon?)* Ja natürlich, ich meine bei dem Abfall, den die ÖVP produziert, braucht man auch Kläranlagen. *(Heiterkeit.)* — *Abg. Dipl.-Ing. Hämmerle: Zur Klärung der Bregenzer Angelegenheiten! — Ruf bei der SPÖ: Eine große Kläranlage!* Der großen Kläranlage, ja.

Jedenfalls sind die Bregenzer Angelegenheiten auf Bundesebene noch nicht geklärt worden, obwohl damals auf Grund der Ausführungen des Herrn Bundesministers bei seiner offiziellen Rede, aber auch bei seiner Aussprache mit dem Chefredakteur der „Vorarlberger Nachrichten“ in Anwesenheit des zuständigen Landesrates er sich ziemlich eindeutig festgelegt hat, sodaß automatisch die Vermutung nicht nur bei den offiziellen Vertretungen der Vorarlberger Gemeinden und des Landes, sondern auch in der Bevölkerung Platz greifen konnte, es würde in Kürze mit ganz konkreten Maßnahmen zur Durchführung des Unterflurprojektes eingesetzt werden.

Melter

Groß wurde damals ein Artikel überschrieben: In Wien Einigkeit über Unterflurautobahn. Diese Einigkeit scheint denn doch in vielen Bereichen zu fehlen, insbesondere auch in der Brust des Herrn Bundesministers persönlich, denn wenige Wochen später hat er sich zu der Meinung herbeigelassen, daß eine Unterflurtrassenführung nur dann in Frage kommen könne, wenn sich alle Betroffenen geeinigt hätten. Es müßte jedoch dem Herrn Bautenminister zweifellos klar sein, daß es kaum ein Straßenstück gibt, über dessen Ausbau sich alle Beteiligten einig sind. (*Bundesminister Dr. Kotzina: Die Gemeinden ja!*) Die Gemeinden ja — aber auch das möchte ich bezweifeln. Ich verweise etwa auf die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dipl.-Ing. Hämmerle, der sehr treffend dazu bemerkt hat, daß die Durchzugsstraße im Bereich der Stadt Dornbirn durchaus nicht so einvernehmlich geregelt worden ist, insbesondere deshalb, weil seitens des Bautenministeriums der Stadtgemeinde Dornbirn ganz ansehnliche Beteiligungskosten für eine zielstrebige Lösung des Straßenbauproblems Bundesstraße 1 im Bereich der Stadt Dornbirn zugemutet werden. (*Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.*) Die Kostenbeteiligung geht meines Wissens etwa in die 40 Millionen Schilling, das ist für eine Stadt in der Größenordnung von Dornbirn, die auch andere Aufgaben zu bewältigen hat, eine ganz außerordentliche Belastung.

Aber auch im Bereiche der Autobahn Bregenz ist nicht einmal zwischen den Gemeinden aus ganz naturgegebenen Gegensätzen heraus eine Übereinstimmung herbeizuführen. Das wissen Sie auch ganz genau. Je nachdem, wie die Autobahnführung im Norden von Bregenz erfolgt, ist Lochau oder Hörbranz nicht einverstanden. Es sind Lochau und Bregenz bei bestimmten Projekten nicht gleicher Meinung.

Im Süden von Bregenz ergibt sich das gleiche: Wenn man den Wünschen von Wolfurt und Lauterach entspricht, ist Hard enttäuscht, und wenn man den Harder Wünschen entspricht, sind vielleicht Wolfurt und Lauterach enttäuscht. Daraus ergibt sich eben, daß von einer Einigung aller Beteiligten und Betroffenen nie die Rede sein kann. Es wird immer irgendwie Begünstigte und immer irgendwelche geben, die in gewissem Umfang benachteiligt sind.

Es ist aber meiner Auffassung nach das größte Übel darin zu suchen, daß man auf Bundesebene kein konkretes Konzept hat. Sie haben bisher auf Bundesebene noch keine Übereinstimmung darüber erzielen können, inwieweit die Bundesbahnen etwa beim Unter-

flurprojekt mitmachen. Es ist bekannt, daß die Unterflurlösung der Autobahn ohne gleichzeitige Bereinigung der Bundesbahn im Bereich Bregenz—Dornbirn nicht zustandekommen kann.

Wenn man also diese Frage offen läßt, sind alle Auseinandersetzungen im Bundesland Vorarlberg vergebliche Mühe, führen nur zu einer Verärgerung, zu Mißstimmigkeiten und zu einer Kritik auch an der öffentlichen Verwaltung im Lande selbst. An Ihnen liegt es, die Klarstellung herbeizuführen. Gelingt es, eine Sonderfinanzierung für die Bundesbahn im Bereich von Bregenz für die Unterflurlösung zu bekommen, oder ist das nicht möglich?

Wenn sich herausstellt, daß diese Möglichkeit nicht gegeben ist, soll man das klar und eindeutig sagen, damit man weiß, was zu geschehen hat. So verstehen Sie es, durch das Offenhalten dieser Streitfrage die Entscheidung hinauszuziehen und damit der Verpflichtung zu entkommen, für den Straßenbau im Bereich Bregenz, wo er weitaus am dringendsten ist, die notwendigen Mittel bereitstellen zu müssen. Das ist meiner Meinung nach Ihre Taktik. Sie wollen das offenlassen, und je länger man sich auseinandersetzt, umso länger können Sie zuwarten und Ihre Mittel anderweitig verwenden. So geht es dann eben nicht nach der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit, sondern nach der politischen Gefälligkeit. Das lehnen wir Freiheitlichen ab.

Sie haben für den Bereich Bregenz auch grundsätzlich noch kein Konzept. Es geht um die Frage: Kann eine internationale Straße auch eine Stadtverkehrsstraße sein? Oder umgekehrt: Kann ein Stadtverkehr mit dem Fernverkehr gekoppelt werden?

Es ist bekannt, daß die Autobahn im Bereich Bregenz eine Nahtstelle der Verbindung zwischen Prag—Wien etwa mit Paris ist, oder zwischen München—Stuttgart, München—Stuttgarter Raum und dem oberitalienischen Industriegebiet.

Hier hat Herr Dr. Bassetti dazu gesagt, daß eben diese Konzentration der wirtschaftlichen Ballungsräume es notwendig macht, bessere Verkehrsrelationen zu schaffen. Aber Sie haben sich der Entscheidung entzogen: Muß diese Autobahn als große internationale Verkehrsverbindung in erster Linie ausgestattet werden, oder soll sie dem Ziel- und Quellverkehr von Bregenz dienen?

Solange man diesbezüglich keine Klarstellung hat, wird es im Detailbereich immer verschiedene Wünsche geben, die man, wenn man das Grundkonzept kennt, von vornherein nicht vorbringen würde, weil man weiß, daß sie nicht eingebaut werden können und daß

10768

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Melter

man die Notwendigkeit erkennen muß, für den Ziel- und Quellverkehr andere Verbindungen zu schaffen. Aber es liegt an Ihnen. Dazu sind Sie Bundesminister und dazu haben Sie auch einen Apparat, um zu diesen Fragen einmal eine eindeutige und klare Stellungnahme abzugeben.

Wir wissen, daß in Vorarlberg die Wirtschaftsstruktur ziemlich einseitig auf die Textilwirtschaft ausgerichtet ist. Wir wissen andererseits, daß die Wirtschaftsstruktur Vorarlbergs durch den Fremdenverkehr sehr günstig beeinflußt wird und daß im Bereich des Fremdenverkehrs erhebliche Ausbaumaßnahmen möglich sind. Diese hängen allerdings von den Verkehrsverbindungen ab. Und wenn wir der Zeitung „Die Straße“ folgen, sehen wir, daß rund 85 Prozent des Fremdenverkehrs gleichzeitig Straßenverkehr sind. Daraus ergibt sich, daß man eben den Fremdenverkehr zu fördern am ehesten in der Lage ist, wenn man die Straßenverkehrsverbindungen verbessert. Dazu ist für den Fernverkehr eindeutig eine Autobahn notwendig. Damit schaffen wir die Möglichkeit, durch Fremdenverkehrsdevisen unser Handelsbilanzdefizit im wesentlichen auszugleichen.

Nun ist auch bekannt, daß gerade im Rheintal eine der größten Verkehrszunahmen festzustellen ist; allerdings fehlen für die Beurteilung vielfach einwandfreie Unterlagen, etwa deshalb, weil die letzte Verkehrszählung durch Professor Dorfwart zuletzt im Jahre 1965 durchgeführt wurde. Seither haben sich doch einige entscheidende Veränderungen in diesem Bereich ergeben, dies insbesondere deshalb, weil der Bernardino-Tunnel gebaut wurde und weil die Schweizer Straßenbehörden die Nord-Süd-Verbindung vom Raum Appenzell—Sankt Gallen in das Tessin ganz stark forciert haben, sodaß der Ausbau dort sehr kräftig vorangetrieben wurde. Dies hat besonders im Laufe des heurigen Jahres zu einer ganz außerordentlichen Zunahme des Verkehrs aus der Schweiz über Bregenz in den süd-deutschen Raum geführt.

Wenn man sich die Zahlen in Erinnerung ruft, die 1965 festgestellt wurden, so sind schon damals im Bereich der Harder Achbrücke, südwestlich Bregenz, im Tagesschnitt 11.000 Fahrzeuge mit etwa einem Viertel Ausländerverkehr gezählt worden. Die Höchstwerte sind jedoch bei rund 15.000 Fahrzeugen mit etwa der Hälfte Ausländerverkehr gelegen. Die Verschiebung ist nun zweifellos zugunsten des Ausländerverkehrs erfolgt. Zählungen hierüber liegen nicht vor.

Wir finden schon im Jahre 1965 im Norden von Bregenz, also im Bereich der Kaserne, einen Tageshöchstverkehr von über 24.000

Kraftfahrzeugen und im Tagesschnitt im Bereich der Kaserne rund 13.000 Kraftfahrzeuge.

Auch hier hat sich eine außerordentliche Zunahme ergeben. Dazu muß man noch wissen, daß nicht einmal die Bundesstraße 1 in diesem Raum auf das normale Ausmaß von 7,5 m ausgebaut ist, sondern daß sie zum Teil noch 5, 5,5 m breit ist und daß sich klarerweise dort immer wieder eine ganze Serie von Verkehrsunfällen ereignet. Aber es wird nichts unternommen, weil man sich noch nicht zu einer Entscheidung durchgerungen hat, zu einer Entscheidung, die heute zweifellos nicht mehr überstürzt wäre, nachdem die Planungen schon mindestens zehn Jahre intensiv oder zum Teil intensiv geführt werden, wobei allerdings in manchen Belangen außerordentliche Einseitigkeiten vorliegen, weil man eben nur die Seetrassen-Frage bevorzugt behandelt hat, nicht jedoch die Frage, ob durch einen Tunnel nicht eine zweckmäßigere und jetzt auch billigere Lösung möglich wäre.

Herr Bundesminister! Sie selbst haben ausgeführt, daß in Ihrem Bereich der Straßenbauverwaltung nichts ohne ordnungsgemäße Ausschreibung durchgeführt worden wäre. Zur Planung derart großer Vorhaben würde es zweifellos auch gehören, nicht nur Bauarbeiten auszuschreiben, sondern ebenfalls vorher schon Ausschreibungen über Projekterstellungen durchzuführen. Dies hätte ermöglicht, daß man freischaffende Architekten und Straßenplaner hätte heranziehen können, die in einem Wettbewerb ihre Gedanken und Pläne hätten fixieren können, und dann hätte die amtliche Straßenplanung im Land und auch auf Bundesebene die Möglichkeit gehabt, auszuwählen, welches Projekt am zweckmäßigsten erscheint und welches an die grundsätzliche Vorstellung über Straßenplanung und Straßenbau am besten angepaßt werden könnte.

Diesbezüglich wurde nichts getan. Man hat sich insbesondere bei der Straßenplanung des Landes irgendwie festgelegt, und es war dann trotz erheblicher Bedenken und Gegenäußerungen nicht mehr möglich, von dem einmal eingenommenen Standpunkt abzurücken.

In Vorarlberg steht man nun auch vor der Frage, wie man sich den Bau einer Unterflurtrasse für Autobahn und Eisenbahn vorstellen kann. Es ist bekannt, daß allein die Baumaßnahmen mit einem Zeitraum von mindestens sieben bis acht Jahren berechnet werden. Dazu kommt noch, daß vorher die Detailplanung durchgeführt werden muß, daß noch viele eingehende Untersuchungen insbesondere über die Bodenverhältnisse not-

Melter

wendig sind, daß also bis zum Baubeginn noch weitere Jahre, etwa ein bis zwei Jahre, verstreichen werden.

Wie stellt sich nun die Bundesregierung und insbesondere das Bauressort vor, daß man den anderen Verkehrspartnern auf den Europastraßen mit der Behauptung entgegen treten kann, daß man im Raume Bregenz einfach nicht die Möglichkeit hat, früher zu einem Ergebnis zu kommen, das unbedingt im Interesse des internationalen Verkehrs geregelt werden muß?

Es kommt dazu, daß natürlich auch die Bevölkerung das größte Interesse daran hat, daß endlich einmal eine zweckmäßige Lösung und Entscheidung getroffen wird, um die Bausperren aufheben zu können, die in vielen Bereichen die Bautätigkeit insbesondere in der Landeshauptstadt Bregenz, die an und für sich schon an Raumangel leidet, ganz entscheidend einengen.

Nun ist in diesem Zusammenhang noch die Frage aufgetaucht, daß sowohl die Landeshauptstadt als auch insbesondere die Gemeinde Lochau an verschiedene Projekte Forderungen geknüpft haben, wie man etwa aus Bundesmitteln die Nachteile beseitigen hilft, die durch bestimmte Bundesbaumaßnahmen eintreten werden. Diesbezüglich ist zu der sehr detaillierten Stellungnahme der Landeshauptstadt Bregenz bisher seitens des Bauministeriums überhaupt keine Stellungnahme abgegeben worden. Von dieser Stellungnahme wird aber abhängen, ob die Stadt als solche dem Projekt überhaupt die Zustimmung geben kann. Derzeit hat jedenfalls weder die Landesregierung noch das Bundesministerium die Möglichkeit, auf eine Zustimmung der Landeshauptstadt Bregenz hinzuweisen, weil diese zum Projekt als solchem nicht vorliegt, sondern nur zur Fertigprojektierung, um dann erst entscheiden zu können zwischen Seetrasse und einer Bergtrasse, eventuell auch einer Tunneltrasse, welche sich für den Bereich Bregenz als günstiger erweist. Solange die Detailplanung und die Ersatzleistungen nicht geklärt sind, kann also seitens der Stadtvertretung ebenfalls keine positive Stellungnahme abgegeben werden.

Nun möchte ich mich noch einem anderen Thema zuwenden: Wir Vorarlberger begrüßen — das darf ich sagen — die Bemühungen der Tiroler Landesregierung, einen beschleunigten Ausbau der Inntalautobahn herbeizuführen. (*Abg. Regensburger: Bravo!*) Es ist dies auch für uns Vorarlberger wohl ein sehr wichtiger Forderungspunkt, denn durch diese Inntalautobahn wird zweifellos die Verkehrsbeziehung zwischen Vorarlberg und den anderen Bundesländern östlich von Tirol ganz entscheidend verbessert.

Wir Vorarlberger kennen auch die unglückseligen Verkehrsverhältnisse hauptsächlich zwischen Innsbruck und Wörgl, wo man kaum die Möglichkeit hat, diese Strecke in einem angemessenen Tempo zu bewältigen und rechtzeitig jene Ziele im östlichen Österreich zu erreichen, die man anstrebt. Wir wollen also diesbezüglich dem Land Tirol recht viel Erfolg beim beschleunigten Ausbau dieser Autobahn wünschen und gleichzeitig auch sagen, daß wir uns auch zur Verlängerung der Autobahn von Innsbruck in Richtung Landeck positiv einstellen, weil auch dies unseren Bedürfnissen sehr entgegenkommt. (*Abg. Peter: Die Achse Vorarlberg—Tirol ist eindrucksvoll!*)

Das gleiche gilt selbstverständlich auch für das jetzt im Gespräch befindliche Straßentunnel durch den Arlberg, wenngleich in bezug darauf gesagt werden muß, daß es wohl im vordringlichen Interesse der Tiroler Wirtschaft, insbesondere des Fremdenverkehrs, liegen wird, diese Lösung zu verwirklichen. Sie müßte unserer Auffassung nach möglich sein, zumal die Lawinensicherung über den Arlberg selbst immer wieder Schwierigkeiten hervorrufen wird.

Außer dieser Verbindung der Bundesstraße 1 in das Nachbarland Tirol haben wir noch eine zweite Verbindung über den Tannberg. Wir geben zu, daß man in den letzten Jahren einiges getan hat, insbesondere im Hinteren Bregenzerwald, um dort die Verkehrsverhältnisse entscheidend zu verbessern. Aber die Bregenzerwald-Bundesstraße 200 hat noch sehr viele Engstellen, und zwar auf einer ganz beachtlichen Streckenlänge, schon beginnend an der Bundesstraße 1 in Dornbirn bis nach Alberschwende und dann hinter der Gemeinde Alberschwende wieder bis zur Gemeinde Au. Überall fehlt noch ein Ausbau in einer Breite, die eine entsprechende Verkehrssicherheit gewährleistet und die geeignet ist, den immer mehr zunehmenden Verkehr auch aufzunehmen. Der Verkehr in diesem Bereich nimmt besonders dadurch zu, daß das Land Vorarlberg seine Landesstraßen entscheidend verbessert hat und nun besonders mit der Hochbrücke über die Bregenzer Ache zwischen Müselbach und Lingenau eine ganz vorteilhafte Verkehrsverbindung zum benachbarten Allgäu geschaffen hat.

Nun ist es zweifellos Aufgabe der Bundesstraßenverwaltung, auch die Übernahmefähigkeiten in das Bundesstraßennetz wesentlich zu verbessern. Nur durch bessere Verkehrsbeziehungen zum innerösterreichischen Raum können die politischen Verhältnisse gebessert werden.

10770

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Melter

Zum Abschluß des Themas Straßenbau möchte ich noch auf einige Äußerungen des Herrn Abgeordneten Dr. Bassetti zurückkommen. Dr. Bassetti hat vor etwa eineinhalb Stunden ausgeführt, daß für den Straßenbau durch Belastung der Straßenbenützer und insbesondere der motorisierten Straßenbenützer ganz erhebliche Einnahmen erzielt werden, die leider nicht zur Gänze dem Straßenbau zufließen, weil der Herr Finanzminister andere Verwendungsmöglichkeiten gefunden hat. Nun scheint mir außerordentlich bedenklich zu sein, wenn der Herr Abgeordnete Dr. Bassetti ausgeführt hat, daß man eine neue Finanzierung für den Straßenbau finden müsse, was nur bedeuten kann, daß man dem Autofahrer neue Belastungen, zusätzliche Belastungen aufbürden will, nachdem erst vor einem halben Jahr durch die Sonderabgabe bei neuen Kraftfahrzeugen schon eine neue Belastung geschaffen worden ist.

Wir Freiheitlichen sind der Auffassung, daß man in erster Linie die 1,5 bis 1,6 Millionen Schilling, die derzeit schon vorzüglich durch die Mineralölsteuer mehr hereinkommen, als man bisher für den Straßenbau einsetzte, tatsächlich dem Straßenbau zuwenden soll. Dann wäre es möglich, im Jahr mehr als 200 bis 300 km Bundesstraßen B auszubauen, und es wären mehr und zweckmäßigere, zielstrebigere Maßnahmen, Baumaßnahmen möglich, um den Autobahnbau so voranzutreiben, daß er den zeitgemäßen Erfordernissen entspricht.

Wir entnehmen der Zeitung „Die Straße“, daß dort zum Ausdruck gebracht wurde, daß zum Beispiel die Rheintalautobahn, die Inn-talautobahn, die Salzachtalautobahn und die Autobahn nördlich des Wörthersees schon lange dem Verkehr übergeben sein sollten, da in diesen Bereichen der Straßenverkehr auf den anderen Straßen schon lange das Ausmaß erreicht hat, welches den Ausbau einer Autobahn vorsieht beziehungsweise notwendig macht. Aber hier hinken wir leider sehr wesentlich nach. Es ist auch eine der Aufgaben des Bundesministers für Bauten, daß er dafür sorgt, daß vom Finanzministerium die Mittel freigegeben werden, die effektiv von den Straßenbenützern für Zwecke des Straßenausbaues und der Straßenerhaltung hereingebracht werden.

In einem anderen Bereich darf ich auch einige Vorarlberger Probleme aufgreifen, die zum Teil auch schon durch den Abgeordneten Stohs erwähnt worden sind. Der Abgeordnete Stohs hat als Volksparteisprecher auch darauf hingewiesen, daß Vorarlberg im Bereich der Schulbauten im Vergleich zum übrigen Bundesgebiet, insbesondere zu Wien, ganz außer-

ordentlich benachteiligt ist. An Schulbauvorhaben ist im wesentlichen nur der Ausbau des Musisch-pädagogischen Instituts in Feldkirch und des Gymnasiums mit etwa 16 Millionen Schilling vorgesehen. Was für Dornbirn und Bludenz eingesetzt ist, je 1 Million Schilling, ist ein Betrag, der nie ausreichen kann, wirklich zielführende Maßnahmen durchzuführen, die notwendig sind, um den Schulraummangel in diesen zwei Stadtgemeinden zu beheben. Aber dieser Schulraummangel besteht nicht nur in Bludenz und in Dornbirn — dort allerdings am vordringlichsten —, sondern auch in den anderen Städten des Landes, wie Bregenz und Feldkirch, aber auch etwa in der größten Marktgemeinde Österreichs, in Lustenau, wo man nicht weniger als über 100 Fahrschüler zählt, die allgemeinbildende höhere Schulen, mehr als 10 km von ihrem Wohnsitz entfernt, besuchen müssen. Es ist dies eine Zumutung für eine derart große Siedlung.

Es ist eine Tatsache, daß für einen solchen Bevölkerungskreis im Schnitt zumindest eine allgemeinbildende höhere Schule erstellt werden muß. Wenn wir die Raumplanung, die durch Professor Wurzer erstellt worden ist, überprüfen, so können wir ihr entnehmen, daß man im gesamten Rheintal für die nächsten 15 bis 20 Jahre einen äußerst starken Zuwachs der Bevölkerung, und zwar von etwa 20 Prozent, erwarten muß. Es ist also der Zuwachs noch wesentlich größer anzunehmen als in den Jahren seit Ende des zweiten Weltkrieges. Es muß dazu berücksichtigt werden, daß der Durchschnitt in den verschiedenen Altersgruppen in Vorarlberg bei den Jugendlichen und bei den ausbildungsfähigen Jahrgängen wesentlich höher liegt als in den meisten anderen Bundesländern. Das macht es umso mehr notwendig, die Ausbildungsstätten auf diesen erhöhten Bedarf abzustellen und nicht das wirtschaftlich fortschrittliche Vorarlberg zu einem ausbildungsmäßigen Notstandsgebiet zu machen. Wir Vorarlberger haben keine Forderung nach der Errichtung einer Hochschule in unserem Bundesland erhoben. (*Abg. Machunze: Das wird schon noch kommen!*) Bitte, solange der Herr Abgeordnete Machunze Vorsitzender des Finanzausschusses ist, haben wir keine Hoffnung, daß die notwendigen finanziellen Mittel für die Erfüllung einer derartigen Forderung bereitgestellt werden. (*Abg. Machunze: Warum nicht? — Abg. Peter: Er nimmt alle schlechten Vorschläge unwiderrspochen zur Kenntnis, die die Regierung vorlegt!*) Es könnte das Projekt höchstens im Staubsauger Ihres Komitees verschwinden! Aber wir Vorarlberger sind der Auffassung, wenn wir schon nicht die Forderungen nach einer landeseigenen Hochschule erheben, die

Melter

von allen anderen Bundesländern erhoben worden sind, dann wollen wir wenigstens im Bereich der allgemeinbildenden höheren Schulen zumindest so berücksichtigt werden wie die anderen Bundesländer. Und das würde es eindeutig erforderlich machen, daß man für Schulhochbauten in Vorarlberg wesentlich mehr Mittel einsetzt, als dies derzeit der Fall ist. Es darf dabei zum Beispiel nur darauf hingewiesen werden, daß das Musisch-pädagogische Gymnasium im Bregenzerwald, in Egg, mit seinen Anfangsklassen bisher noch in der Hauptschule der Gemeinde untergebracht ist. Hier müssen wir darauf hinweisen, daß dort natürlich nicht nur der Schulraum, sondern auch das Lehrpersonal fehlt, denn mit zwei ganzen Professoren ist kaum ein ausreichender Mittelschulunterricht zu erteilen. (*Abg. Regensburger: Solange sie noch ganz sind, geht es noch!*) Ja, das ist die Frage; aber Sie wissen, Herr Abgeordneter Regensburger, daß die festgestellte Überbelastung im Lehrbereich wahrscheinlich dazu führen wird, daß eben die Lehrer frühzeitig verbraucht sind und daß sie Glück haben, wenn sie früh in Pension kommen. Die Frauen haben aber eher die Aussicht, früh eine Witwenpension in Anspruch nehmen zu können. Das sind die Aussichten auf dem Gebiet der Schulpolitik, dank der ehemaligen Koalition und jetzt der Einparteienregierung.

Wir können feststellen, daß also insbesondere unter Berücksichtigung des derzeitigen und des zunehmenden Fehlbestandes auf dem Schulbausektor durch das Bautenministerium in Vorarlberg nicht ausreichend Vorsorge getroffen wurde. Es wäre höchst an der Zeit, daß man sich hier etwas mehr um ein Bundesland bemühen würde, das sich selbst ebenfalls bemüht, auf wirtschaftlichem Gebiet die Voraussetzungen zu schaffen, daß auch der Bund ganz erhebliche Mehreinnahmen erhält.

In einem weiteren Bereich, nämlich dem der Erstellung von Amtsgebäuden, scheint das Bundesland Vorarlberg überhaupt nicht auf. Das ist einigermaßen erstaunlich. Kein einziges Amtsgebäude aus dem Bereich des Bautenministeriums ist in Vorarlberg im Jahre 1969 vorgesehen. Nichts, radikal nichts ist im Voranschlag. Ich frage den Herrn Minister: Bestehen im Bundesland Vorarlberg wirklich keinerlei Bedürfnisse, berechnete Forderungen in dieser Hinsicht? Mir selbst ist jedenfalls ein Projekt bekannt, das schon lange zur Sprache steht, nämlich das Amtsgebäude in Bregenz-Vorkloster: Gendarmerie, Invalidenamt, Landesarbeitsamt, Arbeitsamt, die Post! Aber nichts ist vorgesehen. Einige Planungen erfolgten im Bereich des Hochbauamtes des Landes Vorarlberg, aber sonst nichts.

Ich frage Sie, Herr Bundesminister: Gedenken Sie das Bundesland Vorarlberg auf die Dauer zu benachteiligen, oder haben Sie vielleicht doch in Aussicht genommen, kurz vor den Wahlen weitere Versprechungen zu geben? Mit Versprechungen allein jedoch, Herr Bundesminister, können wir Freiheitlichen uns nicht zufriedengeben. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Ing. Scheibengraf das Wort.

Abgeordneter Ing. Scheibengraf (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich wollte vor Eingang in meinen Beitrag eigentlich zur gestrigen Stellungnahme des Herrn Kollegen Dr. Gruber einiges ausführen. Aber ich werde das verschieben; er wird sicher nicht so weit sein.

Ich möchte heute zu einigen regionalen Straßenproblemen der Steiermark, und zwar vor allem der Bezirke Bruck an der Mur und Mürzzuschlag Aussagen machen. Es hat ja schon eine Reihe steirischer Kollegen gestern und heute zu den Straßenproblemen in der Steiermark Stellung genommen. Ich muß eigentlich feststellen, Herr Bundesminister, daß diesbezüglich einmal eine Einigkeit in der Meinung besteht, daß die steirischen Straßen, vor allem die steirischen Bundesstraßen nicht mehr den derzeitigen Anforderungen des Verkehrs Rechnung tragen; es wurden von beiden Seiten in derselben Form dazu Vorstellungen erhoben. Also kann ich doch mit einiger Berechtigung auch von der rechten Seite eine gewisse Zustimmung erwarten.

Ich habe mich aber vor allem gemeldet, um die Fragen des Straßenbaus aus einer ganz besonderen Sicht zu betrachten, und zwar aus rein wirtschaftlichen Überlegungen heraus, nicht so sehr vom Wunsch nach Schönheit der Straßen geleitet, sondern im Hinblick auf die tatsächliche Lage eines Gebietes, das neben dem Fremdenverkehr auf den Straßen vor allem auch Werksverkehr abzuwickeln hat und wo an und für sich gewisse Sorgen um die strukturelle Lage der Wirtschaft vorhanden sind, die lediglich durch die momentane Konjunkturlage etwas überdeckt erscheint. Darüber hinaus haben wir es mit einem zweiten Problem, nämlich mit der Krise unserer Infrastruktur in bezug auf die Bundesstraßen zu tun.

Herr Bundesminister! In den beiden Bezirken sind alle Straßen leistungsschwach, haben Engstellen und haben, wenn es um die Güter- oder Personenbeförderung in die Richtung Ost oder Nord oder auch West geht, Höhen zu überwinden.

10772

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Ing. Scheibengraf

Die Teilstücke, die wir als Schnellstraßen bezeichnen können, sind älterer Bauart; vielleicht waren wir damals zuerst einmal bestrebt, gewisse Sanierungen der Makadamstraße mit 5 m Breite vorzunehmen. Im großen und ganzen muß hier gesagt werden, daß das, was man hier als Schnellstraßen bezeichnet, in den meisten Fällen auch noch durch größere und kleinere Orte hindurchführt.

Herr Bundesminister! Wir brauchen gute Straßenverbindungen zum Wasserweg der Donau, und wir brauchen gute Straßen zum Wasserweg der Adria. Dieses Industriegebiet soll ja saniert werden; das wollen alle in diesem Haus. Wir werden aber nur dann Finalbetriebe dorthin bekommen, wenn wir nachweisen können, daß die Kosten des Transportes einigermaßen mit denen in anderen Gebieten Schritt halten können beziehungsweise nicht wesentlich höher liegen. Wir haben gestern von Herrn Ing. Helbich gehört, wie billig die Wasserstraße ist. Wenn man überlegt, wie ungut die Wirtschaftslage an und für sich in Österreich ist, so soll man doch eine alte, noch immer gut gehende Industrie meiner Meinung nach wieder so in den Verkehr einbinden, wie dies auf Grund der technischen Möglichkeiten heute zu bewerkstelligen ist.

Ich möchte noch einmal sagen, daß wir felsenfest davon überzeugt sind, daß wir erst dann Finalbetriebe größeren Ausmaßes in unsere Gebiete bekommen, wenn wir die entsprechenden Zugänge zu den Wasserstraßen erhalten.

Wir haben einen Vorteil für diese Betriebe zu bieten: das ist der des kurzen Vormaterialweges. Das ist ein Vorteil, der meiner Meinung nach sehr wohl genützt werden könnte.

Nun zur ersten dieser Fragen, nämlich Mürzzuschlag. Die Stadtverwaltung und der dortige Bürgermeister versuchen seit acht Jahren, von den übergeordneten Behörden eine Lösung des Verkehrsproblems: Bundesstraße 17 durch die Stadt Mürzzuschlag, zu erreichen. Der Verkehr hat in den letzten beiden Sommern bereits jene Dichte erreicht, die nur mehr ein 40 km-Tempo ermöglicht, wenn nicht gar lange Stehzeiten verursacht.

Ich möchte darauf verweisen, daß diese Stadt und ihre Wohnhäuser so ungünstig liegen — dafür können die Menschen dort nichts —, daß die Wohnstätten zu einem sehr großen Teil an die Hauptverkehrsader angrenzen. Wie Sie alle wissen, handelt es sich dort um Eisenbahner und um Arbeiter und Angestellte der Schoeller-Bleckmann-Werke. In beiden Fällen haben wir es mit Schichtbeschäftigten zu tun, die in vielen Fällen den Tag zum Ausruhen benützen müssen, weil sie

Nachtschicht haben. Man kann sich vorstellen, wie schwer das bei geschlossenen Fenstern im Sommer möglich ist, denn nur dadurch können Abgase und Lärm zumindest in einer entsprechenden Form abgehalten werden. Schon aus dem rein menschlichen Problem heraus wird diese Frage Mürzzuschlag immer wichtiger.

Vor vier, fünf Jahren hat nach langem Betreiben das Land Steiermark das erste Projekt vorgelegt, und die Gemeinde Mürzzuschlag hat dazu ja gesagt; ja gesagt deshalb, um noch rechtzeitig die finanzielle Lösung dieses Straßenproblems zu ermöglichen. Leider haben sich, wie bei allen diesen Projekten, immer wieder neue Gedanken ergeben — das ist durchaus nicht das schlechteste —, und es haben sich dann in der weiteren Folge, nachdem das Projekt in der Stadt bekanntgeworden ist — die Stadt sollte auf einer Hochbrücke, die 700 m lang ist, überfahren werden —, vor allem die Bürger dieser Stadt dagegen gewehrt. Wenn man sich dieses Lärminstrument so einigermaßen vorstellt, und Mürzzuschlag dazu, dann kann man schon begreifen, daß die Bürger dieser Stadt nicht besonders begeistert waren. Sie bekamen einen Helfer mit Dipl.-Ing. Dr. Petrovich, der 1966 eine sehr interessante Studie über das ganze Gebiet vorlegte, die veröffentlicht worden ist. Nach Bekanntwerden dieser Studie wurde versucht, die Trasse nunmehr endgültig in Verhandlungen festzulegen. Das war bisher nicht möglich. Die sogenannte Südumfahrung, obwohl sie durch völlig unverbautes Gebiet führen würde, also von Haus aus keine Objektablösungen erforderlich machen würde, scheint an anderen Problemen zu scheitern.

Ich frage daher heute den Herrn Bundesminister: Ist nun endlich eine diesbezügliche Entscheidung gefallen? Geht man auf die Südumfahrung über? Wenn auch teurer, so soll sie doch in einem auch eine spätere Autobahnlösung selbst beinhalten. Das zur Frage Mürzzuschlag.

Nun zur B 17, Semmering-Südrampe: Die Nordrampe ist bestens ausgebaut. Hier kann auch jeder Werksverkehr mit jeder Tonnage fahren, sowohl in der Berg- als auch in Tal-fahrt. Die Südrampe, die schon vor Jahren auf die 7-Meter-Breite ausgebaut worden ist, kann heute die Verkehrsleistung nicht mehr aufnehmen und hat sogenannte Todeskurven an ihrem oberen Teil. Die Strecken sind bekannt, sie müssen nicht näher bezeichnet werden. Sie sind vor allem jenen Herren im Ministerium und in der Steiermärkischen Landesregierung, die sich mit den Straßenbaufragen befassen, bestens bekannt.

Ing. Scheibengraf

Daher meine Frage: Ist in diesem Teil eine Sanierung ins Auge gefaßt, und wenn, wann soll eine solche Sanierung nach der möglichen Planung erfolgen?

Ich komme nun zu weiteren Problemen, und eines davon ist die B 20. Es ist dem Herrn Bundesminister nicht unbekannt, welchen Leidensweg in bezug auf Planung und Vorbereitung die sogenannte Abzweigung der Mariazeller Bundesstraße von der B 17 durchzumachen gehabt hat. Seit zehn Jahren wird darüber verhandelt. Ich will keine weitere Aussage über diese Leidensgeschichte machen. Herr Bundesminister! Sie teilten mir im Finanz- und Budgetausschuß mit, daß hierfür für das Jahr 1969 keine Mittel vorhanden sind. Es ist bekannt, daß der Schranken — aus diesem Grunde ist eine Unterführung der Bundes- und Landesbahn durchzuführen — am Tag 8 bis 10 Stunden geschlossen ist, daß es dort bei Schichtwechselzeiten im Sommer und im Winter — ganz gleichgültig, zu welcher Zeit — chaotische Zustände gibt; leider auch eine sehr große Zahl an Unfällen.

Herr Bundesminister! Ich frage Sie daher: Ist die Projektierung nun nach zehnjährigen Vorbereitungen endlich abgeschlossen? Sind die Verhandlungen mit ÖBB — also mit den Österreichischen Bundesbahnen — und Landesbahn beendet, und wann wird nach Ihrer Ansicht das Baulos begonnen werden können? Es sind hiezu auch örtlich entsprechende Vorbereitungen zu treffen.

Zur B 20: Aflenz — Kurort. Auf meine Anfrage bezüglich der Ortsumfahrung teilten Sie mir mit, daß Sie 3 Millionen Schilling für 1969 bereitstellen konnten, bezeichneten es selbst als nicht allzuviel, und glauben, daß es für die Schüttungen im kommenden Jahr reichen wird. Aflenz ist ein Luftkurort. Die Straße B 20 geht mitten durch die Häuserreihe. Daher kann man sich vorstellen, wieweit der Luftkurort unter dieser Voraussetzung noch zu empfehlen ist. Die Umfahrung ist eine alte Forderung, die von Aflenz geltend gemacht wird. Ich begrüße daher die Inangriffnahme, und es ist nur zu hoffen, daß durch diese Sanierung auch eine Sanierung des Kurortes selbst erfolgen wird.

Nun zu einer weiteren Frage, die ich schon im Finanzausschuß über die B 20 gestellt habe: Seeburg — Nordrampe. Herr Bundesminister! Hier sind die bekannten Orte Mariazell, Gußwerk, St. Sebastian, Wildalpen, Weichselboden und Halltal; sie sind praktisch im Winter eingeschlossen. Sie haben wohl an der niederösterreichischen Seite nun schon bessere Ausfahrten, aber ins Mürztal hinüber ist tageweise der Verkehr überhaupt unmöglich. Hier bitte ich folgendes zu bedenken: Es muß jetzt schon

eine Reihe von Arbeitern und Angestellten aus diesem Gebiet täglich hin- und herfahren. Sie haben ihre Arbeitsplätze verloren, und es ist nachzuweisen, daß sich dieses Gebiet entvölkert. Alle Gemeinden weisen von Jahr zu Jahr fallende Einwohnerzahlen aus. Da im Forst die Rationalisierung weitergeht und da der Forst auch künftighin nicht mehr die Arbeitsplätze gibt, müssen die Menschen versuchen, anderwärtig Arbeit zu finden, einen anderen Weg suchen als über den Seeburg in das Mürztal oder nach Niederösterreich, St. Pölten.

Meine Damen und Herren! Wie sieht diese Nordrampe aus? Sie ist noch die alte Rampe mit 5½ m Breite, hat 18 bis 20 Prozent Steigung und hat vor allem — und das ist das Unangenehme — eine völlig unbesonnene Lage, sodaß sie praktisch vom Dezember bis Anfang März vereist ist. Das ist ein völliges Handicap für die Personen hinter diesem Berg. Es gibt dann noch bei dieser Rampe Teile in den Katastralgemeinden Gollrad und Wegscheid, die wohl nicht in solcher Steigung, aber noch in alter 5½ m Breite bestehen. In diesem Gebiet ist der innigste Wunsch, es möge im Gnadenort Mariazell bald wieder eine größere Feier sein, denn man glaubt, daß man dann eher zu einer weiteren Sanierung kommen werde.

Herr Bundesminister! Wir würden Sie wirklich dringend ersuchen — Sie kennen diese Lage sehr gut —, daß Sie diesen schlechten Straßenverhältnissen Ihr besonderes Augenmerk zuwenden. Für die Nordrampe steht dieses Jahr angeblich 1 Million Schilling zur Verfügung. Damit wird nicht viel gemacht werden können. Wenn sich hier in diesem Gebiet noch ein Gewerbe entwickeln soll, wenn sich hier noch neben den Rohholzlieferungen auch eine bessere Holzverarbeitung entwickeln soll, dann müssen vor allem erst die Straßenverhältnisse in diesem Gebiet geändert werden. Daher meine Fragen, Herr Bundesminister: Ist die Projektierung an und für sich für dieses Gebiet abgeschlossen? Sind die Grundablässe vorbereitet? Und dann die letzte Frage: Können Sie uns einen Sanierungsbeginn dieser Nordrampe mitteilen?

Nun komme ich noch zu den zwei Hauptproblemen, die ich heute am Herzen habe: Das eine ist die Nord-Süd-Autobahn. Hier hat mein Kollege Haberl schon darauf hingewiesen, daß diese Frage von außerordentlicher Bedeutung ist, nicht nur deshalb, weil sie unter Umständen dem Fremdenverkehr für die Steiermark neue Menschen zuführen würde, sondern weil wir vor allem hier die Verbindung mit Linz als außerordentlich wichtig ansehen. Die Frage steht aber im ursächlichen Zusammenhang — und das sagten Sie auch auf meine

10774

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Ing. Scheibengraf

Frage hin im Finanz- und Budgetausschuß — mit der endgültigen Lösung, wie weit nun eine Autobahnführung über das Mürztal von Wiener Neustadt herein eingebunden werden soll und wie sich die weitere Planung Richtung Graz endgültig ergibt.

Herr Bundesminister! Dieses Gebiet ist auch durch seine Steuerleistung gekennzeichnet — sowohl gegenüber dem örtlichen Fiskus als auch gegenüber dem Bund. Hier sind Steuer-geldströme geflossen. Ich glaube, daß man gerade dieses Gebiet nicht in einer Form messen soll, wie das üblich ist: Kann man das oder jenes vorziehen? Hier geht es um jene Gebiete, die unsere Infrastrukturbauten mit erarbeiten sollen, denn woanders als in der Industrie, im Gewerbe und im Handel werden unsere Infrastrukturinvestitionen heraus-gewirtschaftet? Es gibt ja keinen anderen Arbeitsträger mehr. Wenn man dieses Gebiet erst dann erschließen will, wenn man alle Fremdenverkehrswünsche und -sorgen, die ich sicherlich auch anerkenne, erfüllt haben wird, dann sind wir auf der rein industriellen Basis im dortigen Gebiet wahrscheinlich bereits auf der Abstiegsliste.

Wir brauchen den Weg zum Kunden, und wir brauchen den Weg des Kunden zu uns. Das ist die Frage, um die es hier geht. Linz—Obersteier—Graz und Obersteier—Wien sind unsere großen Fragen, ob wir sie in absehbarer Zeit lösen können oder nicht.

Wenn man sich hier die vorhandenen Studien und Arbeiten sowohl des steiermärkischen Landesbauamtes als auch des Ministeriums ansieht, dann erkennt man, daß ein Weg zur Donau, also zu einer Wasserstraße, der kürzeste wäre, nämlich der Weg über Wiener Neustadt, den Semmering in das Mürz- und Murtal. Das bietet sich ja neben allen anderen, neben der Nord-Süd-Verbindung an.

Hier komme ich wieder auf die seinerzeit im Frühjahr behandelte Bundesstraßengesetz-novelle und den damit damals abgelehnten Antrag der Sozialisten zurück, nach welchem die Frage, ob von St. Michael direkt nach Deutschfeistritz oder über das Dreieck Leoben—Bruck—Deutschfeistritz nunmehr geplant werden soll. Leider ist durch die Ablehnung die Entscheidung in weitere Entfernung gerückt.

Herr Bundesminister! Wir kommen über diese Ausbaustufen ohnehin nicht hinweg. Wo immer auch diese Trasse geführt wird, werden Sie das Dreieck Bruck—Leoben und Bruck—Graz in eine Ausbauf orm bringen müssen, die den so hoch gestellten Verkehrs-leistungen dort entspricht. Es ist Ihnen, Herr Bundesminister, bekannt, daß wir in diesem Gebiet die höchsten Leistungsziffern in Öster-

reich haben. Es gibt anderwärts auch hohe, aber nicht höhere. Wir haben dort Spitzen erreicht, und die Spitze von 16.000 — gezählt im Jahre 1965 — stimmt schon lange nicht mehr. Wir sind weit über 20.000 gekommen.

Herr Bundesminister! Ich glaube, wir haben hier zu Planungen nicht mehr viel Zeit. Es ist der einmütige Wunsch von Industrie, Gewerbe und Handel und von den Arbeitern und Ange-stellten dieses Gebietes, daß diese Frage einer Lösung zugeführt wird. Sie sehen darin die Möglichkeit ihrer künftigen Entwicklung auf wirtschaftlichem Gebiet.

Ich frage Sie, Herr Bundesminister: Welchen Stand der Planung haben die Arbeiten über diese Nord-Süd-Autobahn erreicht? Das letzte Mal wurde dies anscheinend überhört. Ich ersuche Sie daher nochmals, Herr Bundes-minister, mir mitzuteilen, wie viele Tunnels die Trasse St. Michael nach Deutschfeistritz hat und welche Länge diese Tunnels aufweisen. Ich kann mir nicht vorstellen, daß die Tun-nelierungsarbeiten in diesem Gebiet mit seinen völlig verschiedenen geologischen Voraus-setzungen billiger und sachlich richtiger sein könnten.

Ich wollte dies heute hier zum Ausdruck bringen, und ich hätte noch die Frage: Welche Trasse vertritt letzten Endes der Herr Landes-hauptmann Ökonomierat Krainer? Auch diese Frage hätten wir sehr gerne geklärt, weil wir dann unsere Einstellung dazu beziehen könnten.

Ich habe gehört, daß die Strecke Bruck—Graz in diesem Jahr mit 30 Millionen Schilling präliminiert sein soll. Nun erhebt sich die Frage: Mit welcher Höhe kann südlich Bruck gerechnet werden, und welcher Teil dieses Betrages wird für die Nordeinfahrt Graz ver-wendet werden müssen, die ja derzeit dort schon langsam eine tote Neuerungserscheinung ist? Man sieht niemanden arbeiten, man sieht die fertiggestellten Brückenelemente, aber man sieht weder vor noch hinter diesen Ele-menten eine weitere Tätigkeit. Anscheinend mußten aus finanziellen Gründen diese Ar-beiten eingestellt werden. Aber die Straße selbst ist zu einer reinen Unfallstraße geworden.

Nun zu dem Verkehrsbehinderungsbaulos Bruck a. d. Mur. Die B 17 muß durch Bruck geführt werden. Für Bruck gilt ähnliches wie für Mürzzuschlag: Fremdenverkehr, Werks-verkehr, Schichtverkehr. Der Verkehrszustand dort ist derzeit unbeschreiblich. Ich möchte aber eines feststellen: Die Bauunternehmung, die dort Arbeiten leistet, versucht ihr mög-liches, und auch die Gendarmeriebeamten, die dort ihren Dienst verrichten, tun ihr mögliches. Aber all den Bemühungen zum Trotz ist in den Verkehrszeiten mit einer Stunde Wartezeit oder Durchfahrzeit für die ganze 5 km-Strecke

Ing. Scheibengraf

zurechnen. Das ist ein effektiver Zusammenbruch einer Fahrleistung, einer Verkehrsleistung.

Es gibt bei diesem Verkehrsknotenpunkt keine Ausweichmöglichkeit, keine Umfahrung. Solange die Verhältnisse so sind, müssen alle dort durch. Nun habe ich eine ganz besondere Angst, Herr Bundesminister: Wir hatten in der Zeit, als die stahlnachverarbeitenden Betriebe wenig Arbeit hatten, immer gehört, man werde die große Stahlbrücke wahrscheinlich bauen. Es wurde auch davon gesprochen, die Aufträge seien schon irgendwie erteilt. Nun arbeitet aber anscheinend noch niemand an dieser Brücke. Nun haben wir wieder Konjunktur in diesem Wirtschaftszweig. Da werden wir jetzt deshalb wieder behindert, weil wir den Auftrag nicht rechtzeitig unterbringen können. Das wäre doch eine wunderbare Sache einer Arbeitsdurchführungsplanung gewesen, in jener Zeit, als die Betriebe Waagner-Biro, und wie sie alle heißen, Aufträge gesucht haben, diesen Auftrag, der durchaus kein kleiner ist, zu vergeben.

Der Baubeginn hat vor drei Jahren eingesetzt. Herr Bundesminister, Sie selbst teilten mir mit, daß im Jahre 1969 wieder 7 bis 8 Millionen Schilling auf diesem Gebiet verbaut werden können und daß die Gesamtbaukosten 60 Millionen Schilling betragen.

Herr Bundesminister! Wäre es nicht wirklich möglich, an dieser Engstelle mehr zu verbauen, an der fast alle Motorfahrer Österreichs einmal durch müssen. Denn was wir dort an Geschimpf und Spott erleben, hat die österreichische Straßenverwaltung und haben die Leute, die dort ihre Pflicht tun, nicht nötig, sich sagen zu lassen.

Wir waren also der Meinung, daß es doch möglich ist, Herr Bundesminister, nachdem Sie 82 Millionen für die B 17 vorgesehen haben, soweit es in Ihren Kräften steht, eine Umdisponierung durchzuführen. Vielleicht bietet das Mehraufkommen von Verkehrssteuern, das im Laufe der Verhandlungen im Finanzausschuß da und dort zur Sprache kam, eine solche Möglichkeit; man habe sehr knapp kalkuliert, oder vielleicht wäre aus nicht-durchführbaren anderen Vorhaben, die durch Planungen oder sonstige Mängel behindert waren, im Laufe dieses Jahres eine weitere Dotierung zu erhalten, um rascher bauen zu können.

Die sozialistischen Abgeordneten erlauben sich daher folgenden Entschließungsantrag einzubringen:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Ing. Scheibengraf, Troll, Erich Hofstetter und Genossen, betreffend Fertigstellung des Straßenbauloses Bruck a. d. Mur.

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Herr Bundesminister für Bauten und Technik wird aufgefordert, bei den Verhandlungen über das Bundesfinanzgesetz für 1970 Vorsorge zu treffen, daß der finanzgesetzliche Ansatz für das Baulos Bruck a. d. Mur an der Bundesstraße 17 (derzeit 8 Millionen Schilling) in einer Weise erhöht wird, daß mit einer baldigen Fertigstellung dieses Bauloses gerechnet werden kann.

Dieses Baulos ist in seinem finanziellen Umfang überschaubar und auch überdenkbar. Bei einigem guten Willen müßte es möglich sein, mehr zu tun, als man sich ursprünglich vorgenommen hat. Dieses Baulos ist keine Visitenkarte für den österreichischen Straßenbau, solange dieser an dieser Stelle so bewältigt wird. Daher haben wir heute diesen Entschließungsantrag eingebracht und ersuchen um die entsprechende Unterstützung.

Nun darf ich auf mein Vorhaben zurückkommen. Ich wollte dem Herrn Abgeordneten Dr. Gruber doch einige Klarstellungen geben. (*Abg. Hartl: Freundlichkeiten!*) Ich bin nicht unfreundlich, Herr Kollege. Ich glaube nicht, daß mir das jemand vorhalten kann (*Abg. Hartl: Nicht gehässig gesagt!*), aber ich wollte nur einige Feststellungen ins rechte Licht setzen, wie er immer sagt.

Er führte aus, daß die Bauleistung von 60.000 Wohnungen pro Jahr, die die Sozialisten in ihrem Programm festgehalten haben, etwas überzogen ist, etwas ist, was der Vergangenheit angehört. Ich weiß nicht, ob Herr Dr. Gruber andere Zahlen hat als die normalen statistischen Angaben. Wir haben in Österreich im Jahre 1960 39.000 Wohnungen errichtet, 1961 41.000, 1962 41.000, 1963 42.000, 1964 fast 45.000 und in dem schlechten Jahr 1965, in dem man sich auseinandergestritten hat, 54.500. 1966 sank die Zahl der errichteten Wohnungen pro Jahr auf 45.000 ab. Für 1967 habe ich noch keine authentischen Zahlen, die man verwenden könnte.

In dieser Sicht würden 60.000 Wohnungen, die, wie dieser Reformvorschlag der SPÖ ausagt, durch fünf Jahre hindurch zu bauen sind, 300.000 neu errichtete Wohnungen ergeben; die Wohnungsnot würde in diesem Lande wirklich auf ein Minimum zurückgeführt werden.

Die zweite Frage waren die Zinsleistungen seitens der Mieter nach der derzeitigen Wohnbauförderung. Sie haben eine zumutbare Wohnzinsleistung von 600 S beschlossen. Diese Leistung tritt ein, wenn der Wohnungswerber alle Voraussetzungen, die das Gesetz beinhaltet, erfüllt. Der Normalzins für eine 70 m² große Wohnung beträgt immerhin 1050 bis 1100 S.

10776

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Ing. Scheibengraf

Die Frage ist nur, ob eine entsprechende Aufklärung in diesem Gebiet durchgeführt wird — in unserem Gebiet werden wir dafür sorgen —, damit die Menschen in der Lage sind, eine Wohnungsbeihilfe, deren Anforderung nicht einfach ist, zu erreichen.

Ich komme zu einer dritten Frage der Bauwirtschaft und damit zum Schluß. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe immer das Gefühl, man geht hier um den heißen Brei herum. Daß die Bauwirtschaft darniederliegt, das haben wir schon vor drei Jahren vorhergesagt. Die Bauwirtschaft wurde von uns in den Jahren 1962, 1963 und 1964 aufgefordert, noch und noch zu rationalisieren. Die Bauwirtschaft ist dem nachgekommen. Aber nunmehr, 1966 und 1967, hat sie nicht mehr das Bauvolumen der öffentlichen Hand vor sich, sondern ein von der öffentlichen Hand geschmäleres Bauvolumen.

Die zweite Seite, meine Damen und Herren von der rechten Seite, ist die: Ihre große Hoffnung war, die sogenannten Wirtschaftswachstumsgesetze würden bei den Privaten geradezu eine Bauwelle auslösen. Diese Bauwelle ist aber völlig ausgeblieben.

Das sind die Ursachen und das sind die Folgen, die wir zur Kenntnis zu nehmen haben. Wir wollen jetzt gar nichts schwarz malen. Erst dann, wenn Bund, Länder und vor allem Gemeinden wieder in der Lage sind, Bauaufträge zu erteilen — die Gemeinden sind bekanntlich dazu nicht mehr in der Lage, sie fallen aus —, wenn die Wirtschaft wieder neue Projekte plant und durchführt, dann werden wir die rationalisierte Bauwirtschaft wieder im vollen Umfang betreiben können.

Ich wollte das zum Ausdruck bringen, weil es so ausgesehen hat, als wären wir der Meinung, wir wollten nur miesmachen und nur Negativ aussagen. Wir wollen Sie mit unserer Aussage dazu zwingen, jene Maßnahmen zu treffen, die notwendig sind, damit es nicht zu einer wirklichen Krise, die dann wieder mit der industriellen Krise zusammenfällt, kommt. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Der vom Herrn Abgeordneten Ing. Scheibengraf vorgebrachte Entschließungsantrag ist genügend unterstützt und steht zur Behandlung.

Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Skritek das Wort.

Abgeordneter **Skritek** (SPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich habe bereits bei den beiden letzten Budgetdebatten Gelegenheit gehabt, einige dringende Anliegen und Probleme des Bundeslandes Wien, der Bundeshauptstadt hier zur Sprache zu bringen. In diesen Debatten ist aus dem Kreise der

Abgeordneten der Volkspartei, soweit mir erinnerlich ist, kein Sprecher für das Land Wien eingetreten.

In dieser Debatte gab es eine Änderung. Der Herr Abgeordnete Machunze hat sich diesmal in der Debatte mit Wiener Fragen beschäftigt, allerdings — das möchte ich gleich vorausschicken — waren es nicht die Probleme und die Anliegen Wiens, es war eine Darstellung, eine Zusammenfassung, die sozusagen ein Alibi für die ÖVP-Regierung sein sollte, was sie schon alles für Wien getan hat, daß sie genug getan hätte und daß es eigentlich ganz unverständlich sei, wenn Wien Klagen oder Beschwerden vorzubringen hätte, da die Bundesregierung eigentlich ein Füllhorn von Gaben über Wien ausgießen würde.

Meine Damen und Herren! Zu einigen dieser Fragen möchte ich dann im Laufe meiner Ausführungen noch Stellung nehmen. Ich möchte hier nur mit aller Deutlichkeit erklären, daß das Bundesland Wien, die Bundeshauptstadt sich immer gegen Benachteiligungen gewehrt hat, die ihr von ÖVP-Ressorts beziehungsweise der ÖVP-Bundesregierung zugefügt werden. *(Abg. Staudinger: Da hat er recht!)* Ich glaube, das war notwendig. *(Zwischenrufe.)* Das werden wir gleich sehen, daß das nicht so stimmt.

Der Bund hat in den letzten Jahren sicherlich — und auch die Ressortminister der ÖVP vorher — seine Verpflichtungen gegenüber dem Bundesland Wien, wenn überhaupt, nur sehr engherzig und zum Teil oft sehr kleinlich erfüllt; sonst wäre es ja nicht notwendig gewesen, daß der Wiener Bürgermeister im April 1967 dem Herrn Bundeskanzler in einem Memorandum die dringenden Probleme Wiens noch einmal vorgelegt hätte. Ich erinnere auch an die Debatte zum Kapitel Bundeskanzleramt, wo der Herr Bundeskanzler nur einen Teil der Antwort des Wiener Bürgermeisters verlesen hat, um hier im Hohen Hause den Eindruck zu erwecken, es sei alles in bester Ordnung, es seien keine Probleme mehr offen, und erst dann erinnert werden mußte, daß er die Verlesung des zweiten Teiles dieses Briefes anscheinend infolge der Aufregung bei der Verlesung oder mit Absicht unterlassen hat, in dem die offenen Probleme noch dargestellt wurden. *(Abg. Altenburger: Am Ende war der Dank!)* Nein, nein, am Ende stand noch etwas. Gewiß, er hat die Höflichkeitsformel hier verlesen. Er hat es aber geflissentlich unterlassen, den Inhalt der offenen Probleme, der in dem Schreiben immerhin noch drei Seiten ausgemacht hat, vorzulesen.

Hohes Haus! Ich möchte hier einmal zu den Fragen, die mit Autobahn und Bundesstraßen zusammenhängen, doch ein paar Worte

Skritek

sagen. Wenn hier dargestellt wurde, was alles in den drei Jahren für Wien getan wurde, wenn Beträge genannt werden — ich werde sie noch richtig in Vergleich setzen, dann bekommen sie nämlich auch ein anderes Gesicht —, dann müssen wir einmal feststellen, daß es Jahre gedauert hat, bis das Bundesland Wien imstande war, sich bei der Planung der Autobahn durchzusetzen, damit die Westautobahneinfahrt nach Wien geführt wird. Der ursprüngliche Plan hat eine Umfahrung Wiens enthalten, sodaß Wien beim Autobahnbau überhaupt ausgeklammert worden wäre. Herr Bundesminister, es war Ihr Vorgänger, ich kann nicht sagen, daß Sie an dieser damals beabsichtigten Planung schuld gewesen sind. Aber, meine Damen und Herren, hätte sich Wien nicht mit aller Entschiedenheit in der Öffentlichkeit dagegen zur Wehr gesetzt, dann wäre es sicherlich bei dieser Planung geblieben, die eine schwere Benachteiligung Wiens mit sich gebracht hätte.

Vom Herrn Abgeordneten Machunze wurde angeführt — ich habe das Protokoll über seine Rede nachgesehen —: Ja was will denn Wien? 33 km Bundesstraßen werden schon vom Bund in Wien betreut. Ich möchte hier nicht die ganze Debatte um die Frage, auf wieviel Kilometer Bundesstraße Wien Anrecht hätte, im Detail aufwerfen. 33 km! Er hat aber vergessen zu sagen: von einem Bundesstraßennetz von 9294 km. Also ein ganz bescheidener Anteil. Ich darf hier dazu sagen, daß sich Wien natürlich benachteiligt fühlt und das wiederholt in der Öffentlichkeit dargestellt hat. Wien brachte im Jahre 1967 von der Mineralölsteuer, vom Bundeszuschlag, von den zweckgebundenen Einnahmen in Höhe von 3,8 Milliarden 1,7 Milliarden Schilling auf. Es erhält aber nur einen ganz bescheidenen Bruchteil dieses Betrages für den Autobahn- und Straßenbau in Wien. Selbstverständlich hat sich dieser Betrag in der letzten Zeit dadurch, daß jetzt die Wiener Autobahneinfahrten zur Ausführung kommen, etwas verändert. Er lag ansonsten bei 3 und 4 Prozent, während Wien bei der Mineralölsteuer vom Bundeszuschlag fast 44 Prozent aufbringt. Deshalb ist es wohl berechtigt, daß man hier über diese Frage spricht und daß Wien sich hier zum Wort meldet und gegen eine solche Benachteiligung Stellung nimmt.

Zu den 33 km Bundesstraßen wäre zu sagen: Es gibt kein Bundesland außer Wien, wo die Bundesstraßen an der Landesgrenze enden. Die meisten dieser Bundesstraßen enden an der Wiener Landesgrenze und sind von dort ab Landesstraßen. Ich weiß, daß in einer neuen Bundesstraßengesetznovelle auf diesem Gebiete einigermaßen Abhilfe ge-

schaffen werden soll. Herr Bundesminister! Sie haben bei der vorjährigen Budgetdebatte davon geredet, daß an dieser neuen Bundesstraßengesetznovelle gearbeitet wird. Wir haben leider bis heute keinen entsprechenden Entwurf erhalten. Vielleicht darf ich an Sie doch die Anfrage richten: Wann ist mit diesem Entwurf hier im Hohen Hause zu rechnen? Sie werden verstehen, daß das Bundesland Wien an einer raschen Erledigung dieser Bundesstraßengesetznovelle sicherlich sehr interessiert ist, denn diese 33 km Bundesstraßen sind wirklich so wenig, daß man hier schon sagen kann: bei diesem Ausmaß hat Wien sicher das Recht, sich benachteiligt zu fühlen und in der Öffentlichkeit hiezu Stellung zu nehmen.

Die zweite Frage betrifft die Zuteilung der Wohnbaumittel. Auch hier hat Kollege Machunze seine Ausführungen dahin gerichtet: Ja was wollen denn die Wiener, die bekommen ja ohnehin so viel. Sie bekommen ja fast zuviel. Wien erhält bis zum Jahre 1970 34,6 Prozent der Wohnbaumittel, ab 1970 nur mehr 29 Prozent. Wien hat aber nur 23 Prozent der Bevölkerung. Ja, welche Bevorzugung Wiens, könnte man glauben, wenn man die Dinge so darstellt!

Ich würde mich nicht wundern, wenn das ein Abgeordneter aus einem anderen Bundesland täte. Aber gerade Kollege Machunze müßte doch auch einigermaßen die Wiener Wohnungsprobleme kennen und könnte dann nicht in dieser Art hier im Hohen Hause sprechen. (*Abg. Staudinger: Glauben Sie, daß wir keine Probleme haben in den Bundesländern?*) Ja, aber der Kollege Machunze als Wiener Abgeordneter müßte sie kennen und könnte dann nicht eine solche Rede halten, in der praktisch nach seiner Darstellung zum Ausdruck kommt, daß Wien hier gar keine Ansprüche hätte. Auch hier ist es geradeso wie mit dem Bundeszuschlag zur Mineralölsteuer. Bei der Aufbringung der Mittel für den Wohnungsbau ist Wien mit 46,2 Prozent der Mittel beteiligt und erhält jetzt 34,6 Prozent und dann 29,1 Prozent bei der Verteilung. (*Ruf bei der ÖVP: Eine Forderung der sozialistischen Bundesländer!*) Selbstverständlich, Herr Abgeordneter, daß Wien sich hier zur Wehr setzt, denn für Wien gibt es ja noch einige andere Probleme beim Wohnungsbau.

Wien als großstädtisches Ballungszentrum hat leider einen qualitativen Wohnungsfehlbestand aus der Zeit vor 1914, aus der Gründerzeit, von rund 250.000 Wohnungen übernommen, die heute so veraltet sind, daß sie dem modernen Standard bei weitem nicht entsprechen, praktisch abbruchreif sind und neu

10778

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Skritek

gebaut werden müßten. Es liegen auch die Wohnungsprobleme hier in Wien einigermaßen anders. Wien hat daher natürlich das Recht, und ich glaube, die Wiener Stadtverwaltung hat die Verpflichtung, gegen eine Benachteiligung aufzutreten.

Es wurde die UNIDO angeführt. Ich darf dazu sagen: Ich erinnere mich, daß auch hier die Haltung von Seiten der Volkspartei bei den Bemühungen der Bundeshauptstadt, die UNIDO nach Wien zu bekommen, sehr wenig freundlich war. Ich erinnere mich an den Gelsenkrieg. Man hat den Behörden erklärt: Geht doch nicht nach Wien, diese Gegend ist ja mückenverseucht!, und ähnliches, um Wien nicht zum Zuge kommen zu lassen. Aber sich dann als Wiener Abgeordneter herzustellen und so zu tun, als ob der Bund überall Wien fördern würde, das geht doch nicht!

Wenn wir schon bei internationalen Vereinigungen sind, wäre vielleicht auch noch eine internationale Veranstaltung zu nennen, die Olympiade. Was soll man dazu sagen? Für die Landeshauptstadt Innsbruck war die Winterolympiade selbstverständlich zulässig, für Wien hat es die Bundesregierung abgelehnt, hat sie keine Zustimmung gegeben. Es wird sich ja sehr bald herausstellen, wie verfehlt diese Entscheidung nicht nur für Wien, sondern auch für ganz Österreich gewesen ist, diese Chance, die man Wien und Österreich mit der Abhaltung der Olympiade geboten hat, nicht zu nützen und sie München zu überlassen.

Wir werden das ja bei der Durchführung noch sehen. Es ist auch hier an einer sehr kleinlichen Haltung des Herrn Bundeskanzlers gescheitert, obwohl das Land Wien bereit war, einen Großteil der dazu notwendigen Kosten selbst aufzubringen.

Wenn man das so sieht, glaube ich doch, daß man feststellen kann: So unberechtigt, wie der Herr Kollege Machunze das darstellt, sind doch die Beschwerden des Bundeslandes Wien nicht. Ich möchte nicht alle im Detail aufzählen. Ich verweise auf die dritte Wasserleitung; auch das dürfte ja dem Herrn Bundesminister bekannt sein. Seit 1962 läuft dort ein Antrag, dieses Gebiet als Schongebiet zu erklären. Dieser Antrag läuft beim Herrn Landwirtschaftsminister und ist bis heute noch nicht erledigt, obwohl alle wissen — auch die Bundesregierung —, wie dringend die Wasserversorgung für Wien ist. Vielleicht erhoffen sich in Wien einige Vertreter der ÖVP, daß eine Notlage bei der Wasserversorgung ihnen politisches Kapital bringen könnte. (*Abg. Dr. Gorbach: Das sind böse Kerle, was?*) Herr Altbundeskanzler, nur keine Bemerkungen! Sie wissen nicht, daß es solche Erwä-

gungen in Wien schon gegeben hat, daß Ihre Parteifreunde solche Erwägungen schon angestellt haben. Wenn Sie wünschen, werden wir es auch hier zitieren — ich habe es heute nicht mitgenommen —, welche Erwägungen sie angestellt haben, daß sie bei einer Verschlechterung der Wasserversorgung einen politischen Erfolg haben könnten. Es ist sehr traurig, aber das hat es gegeben.

Herr Bundesminister! In Ihr Ressort fällt der Hochwasserschutz, zu dem ich hier einige Male gesprochen habe. Ich muß leider feststellen, daß die Finanzierung noch nicht einmal des rechten Ufers völlig gesichert ist. Inzwischen hat das Finanzministerium wieder einige Einwände erhoben beziehungsweise Auflagen gemacht, die bisher, soweit mir gesagt wurde, nicht bereinigt wurden. Ich darf feststellen, daß besonders bei der Finanzierung des Projektes am linken Donauufer der Bund und Ihr Ressort, Herr Bautenminister, durchaus nicht großzügig waren, denn das, was Sie dort anbieten, ist ein Bruchteil der tatsächlichen Kosten.

Auch das ist kein Geschenk für das Bundesland Wien. Nach den gesetzlichen Bestimmungen über die Donauregulierung ist der Bund zur Tragung dieser Regulierungskosten verpflichtet. Demnach ist es ja kein Geschenk, das Sie hier dem Bundesland Wien machen. Über die Notwendigkeit des Hochwasserschutzes möchte ich hier heute nicht reden.

Der Herr Kollege Machunze hat seine Rede damit geschlossen, daß für die ÖVP alle Bundesländer gleich seien, und er hat dann für die ÖVP entdeckt: Wien ist die Bundeshauptstadt für alle Österreicher.

Meine Damen und Herren! Da kann man wohl sagen: Diese Entdeckung scheint in Ihren Reihen neu zu sein. Hier gilt sicherlich das vielstrapazierte Piccolomini-Zitat: „Spät kommt ihr, doch ihr kommt!“ Der nächste Satz allerdings: „Der weite Weg entschuldigt euer Säumen!“, den kann man, glaube ich, in dem Fall nicht mehr gelten lassen.

Meine Damen und Herren! Ich hoffe, daß hier der angedeutete geänderte Sinn in der Volkspartei gegenüber dem Bundesland Wien nicht mit den bevorstehenden Landtagswahlen zusammenhängt, sodaß man Wien bisher auf Sparflamme hielt und jetzt plötzlich durch den Wahlwind die Begeisterung etwas anfacht, die dann wieder auf Sparflamme gestellt wird.

Ich hoffe, daß es eine echte Erklärung ist, der auch die entsprechenden Taten im ganzen — nicht nur in dem einen oder anderen Problem — folgen werden.

Herr Bundesminister! Darf ich jetzt vielleicht noch einige wenige aktuelle Fragen

Skritek

hier vorbringen. Im Vorjahr haben wir mit Freude festgestellt, daß die Kreuzung Altmannsdorfer Straße-Bundesbahn von Ihnen im Budget mit 48 Millionen veranschlagt war und der Baubeginn im Jahre 1968 hätte stattfinden können. Wir sind sehr überrascht — ich glaube, es ist Ihnen inzwischen auch die entsprechende Stellungnahme Wiens zugegangen —, daß ein reifes Detailprojekt, obwohl es die Zustimmung Ihres Ministeriums bereits gefunden hatte und — so lauten die Berichte — auch die Zustimmung der Bundesbahn gefunden hatte, jetzt plötzlich über den Haufen geworfen wird. (*Abg. Dr. Gorbach: Stimmt nicht!*) Ich kann mir schwer vorstellen, Herr Altbundeskanzler, daß hier im vergangenen Jahr eine Budgetpost von 48 Millionen eingesetzt wurde, wenn noch kein entsprechendes Projekt vorgelegen wäre. Denn so ist ja die Zuteilung der Bundesmittel nicht.

Nach den mir vorliegenden Berichten gab es eine Einigung zwischen Bautenministerium und Bundesbahn über das Projekt, das eine Unterführung der Bundesbahn durch die Altmannsdorfer Straße vorsah. Dieses Projekt wurde von allen Fachleuten als das zweckmäßigste dargestellt. Es würden somit acht Schrankenanlagen beseitigt, es wäre verkehrsmäßig die beste Lösung. Und jetzt mitten im Jahr erhielt das Bundesland Wien plötzlich die Mitteilung: Es kann gar nicht begonnen werden, die 48 Millionen können nicht verwendet werden, es wird eine völlige Neuplanung und Umpassung verlangt, die nicht mehr die Geleise der Bundesbahn unter die Erde legt, sondern die Altmannsdorfer Straße unter die Bundesbahn führt!

Herr Bautenminister! Sie wissen: Diese Änderung bedeutet doch schon in der Planung eine Verzögerung um mindestens ein bis zwei Jahre, und so, wie das Projekt von Ihnen verlangt wird, auch technisch eine weitgehende Verschlechterung gegenüber dem ersten Projekt.

Ich möchte Sie hier fragen, Herr Minister: Sind Sie bereit, zu dem ersten Projekt zu stehen, dem ersten Projekt in Kürze die Zustimmung zur Durchführung zu geben? Ich glaube, das wäre eine wirkliche Notwendigkeit für das Bundesland Wien.

Meine Damen und Herren! Ich möchte mich hier nicht mehr mit allen Fragen im Detail beschäftigen. Es liegt noch die Beschwerde der Benachteiligung Wiens im Wasserwirtschaftsfonds vor. Herr Bundesminister! Hier werden dem Bundesland Wien niedrigere Prozentsätze für die zu fördernden Projekte bewilligt als den anderen Bundesländern.

Ich möchte auch hier fragen, ob damit gerechnet werden kann, daß auch diese Benachteiligung wegfallen wird.

Ich habe mir Ihre letzte Budgetrede vorgenommen und habe gefunden, daß Sie hier angekündigt haben: Ein Assanierungs- und Bodenbeschaffungsgesetz sei in Ihrem Ministerium in Arbeit. Das war im Dezember vorigen Jahres. Ich frage Sie, Herr Bundesminister: Wie weit sind diese Arbeiten gediehen und wann ist mit der Vorlage eines solchen Gesetzes hier im Hohen Hause zu rechnen?

Wenn ich das als Abgeordneter Wiens hier anführe, dann deshalb, weil ein Assanierungs- und Bodenbeschaffungsgesetz gerade für Wien allergrößte Bedeutung hat. Das dürften Sie ja inzwischen selbst gesehen haben. Ich habe gesagt, daß 250.000 völlig ungeeignete Wohnungen da sind. Ein Teil dieser Häuser ist abbruchreif, eine Neuplanung scheitert zum Teil daran, daß einzelne Objekte nicht freigegeben werden. Wir erinnern uns ja, daß die Gemeinde Wien einen großen Wohnbaukomplex bauen mußte, in dessen Mitte ein ganz altes, kleines Haus stand, nur deswegen, weil es keine Möglichkeit gab, den Baugrund dort völlig freizustellen. Ich frage Sie also, ob mit diesen Vorlagen zu rechnen ist.

Ich möchte gleich zum Schluß kommen, meine Damen und Herren. Ich möchte eindeutig feststellen: Das Bundesland Wien, die Bundeshauptstadt, verlangt vom Bund keine Geschenke. Wir haben sie nie gefordert, wir haben sie auch nicht erwartet. Eines aber dürfen wir erwarten, Herr Bautenminister: daß der Bund seine Verpflichtungen, die er der Bedeutung dieses Bundeslandes und der Bundeshauptstadt Wien schuldet, entsprechend zeitgerecht und nicht kleinlich, sondern so, wie man es erwarten kann, erfüllt. Das darf Wien sicherlich seiner Bedeutung entsprechend erwarten. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Dipl.-Ing. Wiesinger das Wort.

Abgeordneter Dipl.-Ing. **Wiesinger** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich eingangs mit den legislativen Maßnahmen des Ressorts befassen und hier das Vermessungsgesetz erwähnen, welches im Juli dieses Jahres verabschiedet wurde. Dieses Gesetz bildet die Grundlage zur Schaffung eines neuen Grundkatasters, der rechtsverbindliche Auskunft über Grundstücksgrenzen geben soll. Die gegenwärtig bestehende Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Grundstücksgrenzen soll damit endgültig beseitigt werden. Der Grundkataster wird über die tatsächliche Lage des Grundstückes in der Natur Auskunft geben können.

10780

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Dipl.-Ing. Wiesinger

Eine entsprechende Mitwirkung der Zivilingenieure im Vermessungswesen konnte im Gesetz verankert werden.

Meine Damen und Herren! Schon im Jänner des kommenden Jahres werden wir uns im Ausschuß mit der Regierungsvorlage zum Ingenieurkammergesetz zu befassen haben. Das zurzeit geltende Gesetz stammt aus 1913. Durch den vorliegenden Entwurf eines neuen Ingenieurkammergesetzes soll eine gesetzliche Regelung geschaffen werden, die den geänderten Verhältnissen entspricht und der Bundesverfassung sowie dem Berufsrecht der Ziviltechniker angepaßt erscheint.

Ich möchte nun einige Bemerkungen zur Autobahn beziehungsweise den Bundesstraßen in bezug auf das Sonderprogramm des Bundesministeriums für Bauten und Technik „Sicherheit im Straßenverkehr“ machen. Vor einigen Wochen wurden termingerecht zwei Teilstücke der Westautobahn dem Verkehr übergeben, und es ist nur noch ein Teilstück von etwa 28 km ohne Betondecke versehen. Laut Vorschau wird im Jahre 1969 die Westautobahn fertiggestellt werden.

Ich möchte in diesem Zusammenhang nur daran erinnern, daß anlässlich der Debatte zur Bundesstraßengesetznovelle 1954 von einem Aprilscherz gesprochen wurde. Andererseits möchte ich auch noch daran erinnern, wie abfällig über die Wachaustraße gesprochen worden ist: sie wurde als Wein-Luft-Straße bezeichnet.

Von der Staatsgrenze bis Wien wird dann die Autobahn West allen Kraftfahrern, auch dem Schwerverkehr, durchgehend zur Verfügung stehen.

In diesem Zusammenhang ist es erfreulich, feststellen zu können, daß auf der Süd- und Westautobahn auf 350 km Länge die Mittelstreifensicherung angebracht wurde. An exponierten Stellen sind auch die Außenränder auf einer Gesamtstrecke von etwa 150 km durch Leitschienen abgesichert. Nach Fertigstellung des Teilstückes Kottingburgstall—Haag — das sind nämlich diese 28 km — werden durchgehend die Mittelstreifensicherungen montiert sein, wofür der beachtliche Betrag von 200 Millionen Schilling verwendet wurde.

Ebenfalls werden die derzeit durch Ketten abgesicherten Übergänge mit Leitschienelementen ausgestattet werden. Vor wenigen Tagen konnte auch das Notrufsäulennetz auf der Westautobahn geschlossen werden, und es steht voll und ganz für jene Kraftfahrer, die auf der Autobahn in Not geraten sind, in Betrieb. Diese Säulen sind leicht zu erkennen, leicht zu bedienen und bei schlechter Sicht und in der Nacht sogar beleuchtet.

Ich möchte aber auch auf die Bodenmarkierungen, die Leitpfähle, Windsäcke und auf die Fahrbahnrandssicherung verweisen. Es ist nicht uninteressant, zu wissen, daß für erwähnte Einrichtungen zur Erstaussstattung pro Autobahnkilometer 1 bis 1,2 Millionen Schilling ausgegeben wird.

Meine Damen und Herren! Einige Zahlen mögen dieses Sicherheitsprogramm des Bundesministeriums bestätigen. Im Raume Melk an der Westautobahn wurden auf einer Länge von etwa 50 km in den letzten drei Jahren allein durch Überfahren der Mittelstreifen 85 Verkehrsunfälle verursacht; 14 Menschen mußten dabei ihr Leben lassen und weitere 83 wurden verletzt. Ähnliche Zahlen liegen auch von der Südbahn vor. Regelmäßig war es so, daß bei einem Überfahren des Mittelstreifens die Unschuldigen die Opfer wurden.

Der Winterdienst auf unseren Bundesstraßen — er ist aktuell, und es sind 9100 km einbezogen — erforderte 1967/68 87 Millionen Schilling, wobei für Splitt und Salz allein 23 Millionen Schilling ausgegeben wurden.

Das Straßennetz Niederösterreichs bedarf einer besonderen Studie, und zwar schon deswegen, weil Niederösterreich keine Landeshauptstadt besitzt und zu den Ballungszentren beziehungsweise Viertelhauptstädten, wenn ich sie so nennen darf, entsprechende Querverbindungen notwendig sind und weil andererseits der zur Bundeshauptstadt flutende Verkehr zur Gänze über Niederösterreichs Straßen rollt.

Ein wesentliches Anliegen ist der Ausbau der Südumfahrung, des Südringes, des Autobahnastes Steinhäusl—Vösendorf. Es wird dadurch die Westeinfahrt Wiens entlastet, und außerdem könnte der Tankerverkehr umgelegt werden.

Auch der Bau der Teilstrecke Ostautobahn zwischen Wien und dem Flughafen Schwechat wird immer dringlicher. Wir wissen, daß oft geringere Flugzeiten erforderlich sind, um von Stadt zu Stadt zu kommen, als dann etwa von Schwechat nach Wien zur Stadtmitte zu gelangen.

Wesentlich für Niederösterreich, Herr Bundesminister, ist auch die baldige Entscheidung über die Trassenführung der Südbahn, insbesondere um Planung und Bau der Triester Bundesstraße im Raume Neunkirchen nicht zu verzögern.

Auf Grund der Bundesstraßenkilometer scheint nun der Zuteilungsschlüssel von etwa 32 Prozent für Niederösterreich gerechtfertigt. Leider wurden aber die Zuteilungen der Bundesstraßenkredite für Niederösterreich in

Dipl.-Ing. Wiesinger

den vergangenen Jahren immer geringer. Der von den Bundesländern in diesem Zusammenhang eingeworfene Vorwand, daß der Straßenbau im Flachland billiger sei, mag wohl richtig sein, trifft aber für Niederösterreich nicht immer zu, da Niederösterreich nicht nur im Flachland Straßen zu bauen hat. Außerdem möchte ich in diesem Zusammenhang darauf verweisen, daß von Niederösterreich etwa viermal soviel Landesstraßen erhalten werden müssen, als in Niederösterreich Bundesstraßen vorhanden sind.

Wie groß und gefährlich die Belastung der Straßen in Niederösterreich ist, geht nicht nur aus der Verkehrsfrequenz, sondern leider auch aus der Unfallstatistik hervor: im ersten Halbjahr 1968 waren von 935 Verkehrstoten in Österreich 251 oder 27 Prozent in Niederösterreich.

Meine Damen und Herren! Als niederösterreichischer Abgeordneter möchte ich mich aber noch einem Problem widmen, und zwar den Donaubrücken. Die Gebiete nördlich der Donau sind von der Abwanderung besonders betroffen. Insbesondere weist der Bezirk Zwettl enorme Zahlen auf. Durch die Donau ist auch mein Heimatbezirk, der politische Bezirk Melk, getrennt. Pläne aus dem Jahre 1941 haben die Errichtung einer Donaubrücke im Raum Melk, und zwar westlich von Melk, vorgesehen. Damals war Krieg. Inzwischen ist der Verkehr auf der Rollfähre in Melk sehr enorm angewachsen. Dazu einige Zahlen.

Die Personenbeförderung beträgt 638.000, die der Fahr- und Motorräder 84.000, PKW 160.000 und LKW 12.000 sowie Autobusse 7000 Beförderungen pro Jahr. Stundenlange Wartezeiten, insbesondere während der Fremdenverkehrssaison, sind alltäglich. Dazu kommt noch die immer größer werdende Behinderung des Fährbetriebes durch den zunehmenden Schiffsverkehr.

Es ist bekannt, daß viele Fahrzeuglenker wegen der langen Wartezeiten auf andere Fähren, so in Spitz, Pöchlarn oder Marbach, ausweichen oder zum Übersetzen die Donaubrücke in Ybbs benützen.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß bei Hochwasser oder bei Eistreiben der Fährbetrieb eingestellt werden muß und die Verbindung unterbrochen ist, was für die Wirtschaft schwere Einbußen bringt. Es soll auch nicht übersehen werden, daß bei Stilliegen des Fährbetriebes Personen mit Motorzillen übersetzt werden, wodurch sich das Fährpersonal und die übersetzenden Personen — Schüler — einer besonderen Gefahr aussetzen.

Die projektierte Donaubrücke bei Melk, welche Anfang 1969, wie wir erfahren haben, ausgeschrieben werden soll, wird durch die

günstige Lage gute Anschlußmöglichkeiten sowohl an die Westautobahn, an die Westbahn als auch an die Bundesstraße 1 beziehungsweise die Wachaustraße bringen. Auch hoffe ich, daß der Autobahnknoten Melk-Ost, wie er genannt wird, das neue Projekt also, für alle Interessenten zur Zufriedenheit gelöst werden wird.

Auch kommt der Donaubrücke bei Krems große Bedeutung zu. Sie wird dem Ausbau der Bundesstraße St. Pölten—Krems, die als Schnellstraße gedacht ist, der Stockerauer Bundesstraße sowie der Aggsbacher Bundesstraße zugute kommen.

Die zurzeit benützte Donaubrücke bei Mautern ist wohl ganzjährig befahrbar. Sie hat aber schon eine sehr lange Geschichte. Sie wurde im vergangenen Jahrhundert erbaut und entspricht in keiner Weise mehr den heutigen Verkehrsverhältnissen, insbesondere nicht dem Schwerverkehr.

Die neue Brücke in Krems soll vier Fahrspuren aufweisen. Die Viertelhauptstadt Krems wird dadurch in eine günstige Verkehrslage gestellt. Sollte das CERN-Projekt Österreich zugesprochen werden, werden diese Bauwerke ebenfalls zur schnelleren und sicheren Verbindung in das Waldviertel beitragen.

Als Nord-Süd-Verbindung kommt auch der projektierten Donaubrücke bei Hainburg Bedeutung zu, wo doch von Wien bis zur Staatsgrenze kein fester Übergang besteht, und ich glaube, ich brauche nicht besonders auf die derzeitigen Verhältnisse hinweisen, die durch den Fährbetrieb entstehen.

Meine Damen und Herren! Durch die Bundesstraßengesetznovellen 1964 beziehungsweise 1968 wurden die notwendigen gesetzlichen Voraussetzungen für diese Bauwerke geschaffen. Die niederösterreichische Raumplanung sieht eine Aufwertung des Gebietes nördlich der Donau durch strukturpolitische Maßnahmen vor. Die Errichtung dieser drei neuen Donauübergänge in Niederösterreich schafft somit neue Nord-Süd-Verbindungen und einen engeren Zusammenschluß zwischen dem wirtschaftlich stärkeren Süden und dem weniger begüterten Norden. Nicht unausgesprochen soll es sein, daß sich dann auch der Norden Niederösterreichs mit seiner reizvollen Landschaft dem Fremdenverkehr besser anbieten kann.

Ich möchte den Herrn Bundesminister bitten, alles daranzusetzen, daß diese Projekte im Bundeshaushalt entsprechend dotiert werden. Für 1969 ist dankenswert vorgesorgt, um sie wie vorgesehen auszuschreiben und die Bauzeiten einhalten zu können. Für die bisher geleisteten Vorarbeiten erlaube ich mir dem

Dipl.-Ing. Wiesinger

Herrn Bundesminister und den Herren seines Ministeriums bestens zu danken. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Dr. Scrinzi das Wort.

Abgeordneter Dr. **Scrinzi** (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Ausführungen des Abgeordneten Ing. Helbich und des Dr. Bassetti machen es notwendig, uns noch einmal ganz kurz von unserem Standpunkt aus zur Frage der Finanzierung des Straßenbaues, insbesondere zu der Finanzierung moderner Straßen zu äußern.

Beide Redner haben darauf hingewiesen, daß die an sich durchgearbeiteten technischen Konzepte auf der Grundlage der gegenwärtigen Finanzierung zu ihrer Verwirklichung etwa 20 bis 30 Jahre brauchen würden. Das bedeutet, daß dieses Konzept bereits in einem Augenblick überholt sein wird, in dem man vielleicht im ersten Drittel oder in der ersten Hälfte seiner Realisierung steckt. Die Explosion der Motorisierung geht weiter, wenngleich vielleicht nicht in diesem unverminderten Tempo, denn dieses Tempo wird durch Probleme des Straßenbaues sekundär beeinflußt werden.

Die Mittel, die hierfür zur Verfügung stehen, sind also unzureichend, und es ist hier von den beiden Sprechern der ÖVP zum Ausdruck gebracht worden, man müßte sich dazu entschließen, den Kraftfahrern oder allen jenen, die mit dem Kraftfahrwesen verbunden sind, neue Opfer zuzumuten, ihnen neue Belastungen aufzuerlegen. Ich darf vom Standpunkt der Freiheitlichen Partei sagen, daß ein solcher Plan unsere Zustimmung so lange nicht finden wird, als nicht die derzeit an sich zweckgebundenen Mittel für ihre eigentlichen Bestimmungen eingesetzt werden.

Wir haben zur Kenntnis erhalten, daß der Straßenbau 1969 aus den Erträgen der Bundesmineralölsteuer finanziert werden soll, die ja seinerzeit zweckgebunden auferlegt wurde und die 1969 einen geschätzten Ertrag von etwa 4,55 Milliarden Schilling bringen wird. Nun soll der Autobahnbau zu Lasten dieser Mittel gehen. Wir mußten mit Bedauern zur Kenntnis nehmen, daß auch relativ bescheidene zusätzliche allgemeine Budgetmittel im neuen Budget gestrichen wurden.

Aber es muß hier noch einmal wiederholt und betont werden, daß neben diesem zweckgebundenen Aufkommen der Mineralölsteuer noch eine Reihe von Steuern erbracht wird — mit einem Ergebnis von insgesamt 3 Milliarden für das Jahr 1969 —, die eigentlich nicht zweckmäßig oder zweckgebunden eingesetzt

werden. Es gehören dazu die Kraftfahrzeugsteuer, dann die von der ÖVP beschlossene Sondersteuer auf neu zugelassene Kraftfahrzeuge, die Mineralölgrundsteuer, die Beförderungssteuer, also ein Aufkommen, das insgesamt etwa 3 Milliarden erreichen wird.

Aus diesem Aufkommen wurden aber ohne ausdrückliche Zweckbindung rund die Hälfte der Mittel im Zuge der Ertragsanteilsverteilung den Ländern und Gemeinden zugewiesen. Es mag zugegeben werden, daß ein Teil dieser Mittel auch für Landes- und Gemeindestraßen eingesetzt wird, was im allgemeinen auch zutreffen wird. Aber eine ausdrückliche Bindung liegt nicht vor, und damit ist auch keine ausdrückliche Kontrolle und keine Eingriffsmöglichkeit des Bundes für zweckgerichtete Investitionen gegeben.

Das heißt also, aus diesem Sonderaufbringen des Kraftwagenverkehrs, des Straßenbenützers bleibt dem Bund ein Betrag von rund 1,4 Milliarden Schilling, der ebenfalls nach unserer Auffassung zuerst für den Straßenbau eingesetzt werden müßte, ehe man überhaupt Überlegungen anstellen kann, ob für den Kraftfahrer neue Belastungen zumutbar sind. Wir wissen, daß die Frage der Benzin- und Mineralölsteuererhöhung im Schoße der Regierung diskutiert wird und daß das eine neuerliche, und zwar zum Teil eine einseitige Belastung mit sich bringen würde, die einfach nicht vertreten werden kann, solange andere ausschließlich vom Kraftfahrer aufgebrachte Mittel nicht für Zwecke des Ausbaues sowie der weiteren Verbesserung unserer Straßenverhältnisse eingesetzt werden.

Dabei bleibt noch völlig unberücksichtigt, was das Kraftfahrwesen im weitesten Sinne des Wortes an direkten Steuerleistungen aufbringt. Die Schätzung dieses Aufkommens liegt bei 7 bis 8 Prozent des Bruttosozialproduktes, also noch einmal eine ganz beachtliche Summe, die etwa grob bei 20 bis 22 Millionen Schilling veranschlagt wird. Es geht darum unserer Auffassung nach nicht an, hier neuerlich zum Mittel der einseitigen Belastung des Kraftfahrwesens zu greifen, weil sonst unter Umständen Rückschläge zu erwarten sind, die die letzte Absicht einer solchen Maßnahme wiederum verwässern und vermindern. Nehmen Sie deshalb bitte zur Kenntnis, daß wir solchen Plänen unsererseits nicht zustimmen können und auch nicht zustimmen werden, solange nicht die von mir jetzt skizzierten Voraussetzungen auf anderen Gebieten geschaffen sind.

Diese Diskussion ist im Zusammenhang mit dem Mautproblem, mit der sogenannten zunehmenden Bemaung der innerösterreichischen Straßen und Straßenverbindungen not-

Dr. Scrinzi

wendig geworden. Meine Damen und Herren! Es wurden von einer ganzen Reihe von Sprechern, besonders auch von meinem Parteifreund Dr. Emil van Tongel, Aspekte dieser Entwicklung hervorgehoben. Die möglichen Auswirkungen unter den verschiedensten Gesichtspunkten wurden sowohl von den Sprechern der Regierungspartei wie auch von der SPÖ und von unseren Rednern erläutert.

Ich erlaube mir, noch einen Aspekt aufzuwerfen; es ist ein verfassungsmäßiger. Wenn Sie etwa die Lage der südlichen Bundesländer ansehen, ganz besonders etwa die Osttirols, so ist die Situation des Kraftfahrzeugfahrers in diesem kleinen Gebiet, das nebenbei zu den unterentwickelten in Österreich gehört, so, daß der Osttiroler seine Landeshauptstadt praktisch nur mehr über Mautstraßen erreichen kann. Natürlich steht es ihm frei, die alte Brennerstraße zu benutzen. Das ist aber eine Zumutung, die man ihm schlecht stellen kann. Sonst hat er nur die Möglichkeit, entweder unter Bezahlung von Schleusgebühren durch den Tauertunnel zu fahren, die Felbertauernstraße, die Brennerstraße, die Glocknerstraße sind aber mit Mautgebühren für ihn verriegelt. Wenngleich merkbare oder durchaus wesentliche Erleichterungen für den in Osttirol beheimateten Kraftfahrer geschaffen wurden, so ist das trotzdem eine Belastung, die meines Erachtens vom Standpunkt des Anspruches auf die Benutzung der österreichischen Straßen unter gleichen Bedingungen verfassungsmäßig bedenklich erscheint.

Nun wird die Einrede kommen: Hier handelt es sich ja nicht um Straßeneinrichtungen des Bundes, sondern es handelt sich um Straßen, welche von Aktiengesellschaften errichtet wurden. Das heißt aber nur, dem Problem formal auszuweichen, denn wenn Sie die Gestion, die Zusammensetzung dieser Aktiengesellschaften anschauen, so werden Sie feststellen, daß es ausschließlich Aktiengesellschaften mit Bundesmehrheit sind. Man fragt sich also, wie es möglich ist, daß die mangelnde Finanzierungskraft im Straßenbauwesen etwa ein Bundesland wie Kärnten und Osttirol durch die Übernahme von Mautgebühren mittragen und mitfinanzieren muß.

Ich glaube, daß hier wirklich auch Fragen der Gleichheit des Staatsbürgers bei der Benutzung von öffentlichen Einrichtungen zur Diskussion stehen und daß Wege gesucht werden müssen, diese einseitigen Belastungen von Bevölkerungsgruppen zu vermeiden.

Natürlich bin ich mir darüber im klaren, daß bei der gegenwärtigen Budgetlage und bei der Verteilung der unzureichenden Mittel dieses Budgets, bei der zweckwidrigen Abzweigung von Mitteln, die der Kraftfahrer

aufbringt, der weitere Ausbau der Straßen in dem erforderlichen Tempo ohne solche Konstruktionen, wie es die Mautstraßen sind, kaum möglich ist. Aber auf der einen Seite den Kraftfahrer mit zweckgebundenen Steuern zu belasten, die dann zweckwidrig verwendet werden, auf der anderen Seite die große Bevölkerungsgruppe der Kraftfahrer erneut einseitig zu belasten und zum dritten bestimmte Regionen mit einer Maut zu belasten, ist auf die Dauer einfach nicht vertretbar und ist auch kein Weg, der weiter beschritten werden kann. Denn der Erfolg des Ausbaues des Straßennetzes kommt ja nicht nur dem innerösterreichischen Kraftfahrer zugute, er kommt ja einer ganzen Reihe von wirtschaftlichen, industriellen und gewerblichen Gruppen im ganzen Land zugute, und man müßte, wenn die zweckgebundenen Mittel nach ihrem entsprechenden Einsatz nicht mehr ausreichen, andere Wege als die der einseitigen Belastung durch die von mir schon kritisierten Maßnahmen beschreiten.

Ich darf mich dann als Abgeordneter des Landes Kärnten im Anschluß an verschiedene Sprecher noch einmal ausdrücklich für den ehesten Ausbau der Tauernschnellstraße einsetzen. Es wurden ja hier schon entscheidende Argumente vorgebracht. Ich darf vielleicht nur noch eines hervorheben: Diese Straße schließt ein Gebiet auf, das etwa 270 Millionen Menschen mittelbar oder unmittelbar erfaßt, und kommt in diesem Raum etwa 37 bis 38 Millionen Kraftfahrzeugbenutzern nach dem derzeitigen Stand der Motorisierung zugute. Dieses Projekt schließt das große Dreieck Salzburg—Wien—Villach und schafft damit einen innerösterreichischen leistungsfähigen Verkehrsring, der sich auch zum Anschluß und zum Anschluß von einer Reihe von Gebieten als prädestiniert erweist, die bisher stiefmütterlich in bezug auf ihre Verkehrslage behandelt wurden oder sich von vornherein geographisch als solche darstellen.

Nun ist ja derzeit der Entwurf eines Gesetzes zur Finanzierung dieses Unternehmens im Begutachtungsverfahren. Hier ist allerdings zu sagen, daß ganz unabhängig davon die Frage der Belastung der beiden Bundesländer Kärnten und Salzburg, die nach den gegenwärtigen Vorschlägen nicht befriedigend ist, offensteht. Es ist kaum zumutbar, daß ein relativ wenig finanzkräftiges Bundesland wie Kärnten solche Hypotheken auf sich nimmt und daß man natürlich bei der Risikokalkulation andere Überlegungen anstellen muß, als es der Bund in dieser Situation tun kann. Aber sehen wir davon ab. Ich glaube, die Frage der Mitbeteiligung bei der Ausfallshaftung und bei der Einbringung von eigenen

10784

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Dr. Scrinzi

Kapitalsanteilen wird sich lösen lassen. Ich würde hier einer Politik des Risikos in den beiden Ländern mit gutem Gewissen das Wort reden, denn ich bin überzeugt, daß das ein zukunftssträchtiges Projekt ist, daß wir hier durchaus ein heute kalkulierbares Risiko eingehen, daß wir uns wahrscheinlich in diesen beiden Bundesländern aufrufen müssen, ein solches Risiko tatsächlich auf uns zu nehmen. *(Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.)*

Die Vorteile, die gerade dieses Projekt auch schon in der Vorbereitung aufweist, wurden bereits erörtert: es ist die langjährige Vorausplanung, es ist die sorgfältige, mit maximalem Risiko eingeplante Finanzierung des Unternehmens. Ich glaube also, daß wir hier tatsächlich rasch an die Realisierung dieser Aufgabe gehen sollten.

Darum bin ich ein wenig enttäuscht über den Entwurf, der, wie gesagt, im Begutachtungsverfahren ist, denn darin finde ich eine Reihe von Bestimmungen, die mir auf eine vielleicht mehr unterschwellige negative Haltung des Ministeriums zu deuten scheinen. Denn eine Reihe von Abweichungen in diesem Entwurf, Herr Bundesminister, sind eigentlich sachlich nicht ganz durchsichtig, nicht verständlich, und ich bitte Sie, Herr Minister, mich zu korrigieren, wenn meine Mutmaßung, daß das eine letzte Hürde ist, die aus mir weiß welchen Gründen diesem Projekt im Wege steht, nicht stimmen sollte. Wenn diese Meinung also nicht zutrifft, würde ich Sie um Erläuterung und Aufklärung bitten.

Es ist nicht einzusehen, warum in Abweichung von vergleichbaren Gesetzen etwa nicht schon das Gesetz selber der zu errichtenden AG. die Finanzierung, Herstellung und Erhaltung ausdrücklich überträgt, sondern daß das erst ein weiterer Akt sein soll, ganz abweichend vom bisherigen Usus, abweichend auch von der Gestion des Gesetzes für die Brennerautobahn. Wir wollen also hier nicht etwa auf die Brennerautobahn scheele Blicke werfen, das schließe ich aus. Die Durchführung und alle damit zusammenhängenden Fragen werden wir ja aus Anlaß einer Rechnungshofberichtsdebatte wahrscheinlich hier im Hause zu behandeln haben. Das soll also jetzt keineswegs nach dem Motto „Schlägst du meinen Esel, schlag ich deinen Esel“ erfolgen, sondern es ist einfach auffällig, daß hier eine unterschiedliche Gestion erfolgt. Wir sind aber bereit, das mit Beruhigung zur Kenntnis zu nehmen, sollen negative Erfahrungen, die man allenfalls mit dem Gesetz für die Brennerautobahn gemacht hat, in diesem Entwurf vermieden werden. Wir sind aber der Meinung, daß es doch zweckmäßig wäre, mit diesem Gesetz selbst, wie gesagt, Finanzierung, Durch-

führung und Erhaltung direkt einer AG. zu übertragen.

Es scheint uns dann auch der Absatz 3 des § 1, der sich mit der Vergabe von Nebenbetrieben befaßt, nicht glücklich und zweckmäßig gelöst zu sein. Es scheint uns ebenso einer raschen Inangriffnahme und einer raschen Realisierung der Finanzierung die Art, wie nun die Einhebung der Benützungsgebühren geregelt ist, nicht dienlich zu sein. Das ist ebenfalls eine Kann-Bestimmung mit der Möglichkeit des Widerrufs. Wenn wir erwarten, daß ausländische Mittel hereinfließen — und die Voraussetzungen dazu sind von der Gesellschaft geschaffen worden —, so ist diese Formulierung des Gesetzes nicht geeignet, Bedenken ausländischer Kreditgeber zu zerstreuen.

Ich hoffe daher, daß die entsprechenden Einwände, wie ich sie jetzt nur für ein paar Punkte skizziert habe, im Begutachtungsverfahren noch vorgebracht werden und daß das Ministerium schon in der Vorlage diese doch entscheidenden Einwendungen berücksichtigt. Sollte das nicht der Fall sein, so wird es allen Freunden der Tauernschnellstraße hier im Hause — ganz gleich, auf welcher Seite sie sitzen — auferlegt sein, die entsprechenden notwendigen Korrekturen an dem dann vorliegenden Entwurf vorzunehmen.

Ich glaube, wenn man sich in die ausreichenden und ausführlichen Unterlagen dieses ganzen Projektes einigermaßen vertieft hat, wenn man insbesondere die Sorgfalt bei der Finanzierung beobachtet — wobei schon zum Teil auf Erfahrungen zurückgegriffen werden konnte, die sich etwa die Brenner-Autobahn-AG. mit schmerzlichen Opfern erst verschaffen mußte —, so kann man dem Projekt positiv gegenüberstehen. Man sollte sich hier bemühen, das Projekt möglichst rasch durch die Verabschiedung des Finanzierungsgesetzes einer Verwirklichung zuzuführen.

Daß davon generell die Standortqualität eines ganzen Bundeslandes, das sich sehr hart bemüht, Dauerarbeitsplätze zu schaffen, sein durchschnittliches Einkommen zu steigern, seine Wirtschaftskraft zu vermehren, abhängt, will ich nur am Rande vermerken. Es ist das ein Sekundäreffekt dieses Projektes, der losgelöst von den eigentlichen Vorteilen, die die Tauernschnellstraße in verkehrstechnischer Hinsicht bringen wird, nicht außer acht gelassen werden darf.

Meine Damen und Herren! Das war mein Hauptanliegen. Zum Abschluß darf ich vielleicht noch ganz kurz auf den Entschließungsantrag des Abgeordneten Ing. Scheibengraf und Genossen eingehen und dazu vom Standpunkt der Freiheitlichen Partei folgendes

Dr. Scrinzi

sagen: Uns ist dieser neuralgische Punkt der Bundesstraße des hier angeführten Bauloses Bruck an der Mur bekannt. Wir selber sind als Abgeordnete aus südlichen Bundesländern oft genug genötigt, diese Straße zu befahren. Wir wissen daher, daß hier dringende Abhilfe nötig ist, und werden deshalb dem Entschliebungsantrag auch unsere Unterstützung geben.

Meine Damen und Herren! Das Kapitel Straßenbau wird uns in diesem Hause in Zukunft noch beschäftigen. Ich glaube aber, daß wir hier in gemeinsamer Anstrengung uns vorerst bemühen müßten, die wirklich zur Verfügung stehenden Mittel anders einzusetzen, als sie in dem Budgetvoranschlag für 1969 eingesetzt sind. Das ist mit einer der Gründe, warum die Freiheitliche Partei diesem Kapitel ihre Zustimmung nicht geben kann. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Robak. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Robak** (SPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Es war nicht meine Absicht, mich zum Kapitel Bauten zum Wort zu melden. Ich habe auch nie versucht, das Projekt Gruppenwasserleitung Nördliches Burgenland politisch auszuschroten. Das taten vor allem Abgeordnete der Österreichischen Volkspartei mit diesem Flugblatt, über das vor einigen Tagen bereits einiges gesprochen worden ist. Vor allem war der Herr Abgeordnete Deutschmann gestern der Meinung, über dieses Problem etwas sagen zu müssen. *(Zwischenruf des Abg. Guggenberger.)*

Herr Abgeordneter! Ich muß Ihnen sagen, daß Sie das Problem nicht kennen und der Herr Abgeordnete Deutschmann auch nicht. Ich mache Ihnen daraus keinen Vorwurf. Er mußte wahrscheinlich reden, und daher verzeihe ich ihm gern, daß er Dinge behauptet hat, die nicht stimmen. *(Abg. Dr. Gruber: Bei uns wird niemand gezwungen zu reden!)* Ja gut! Ich bin aber gezwungen, das zu widerlegen, was der Herr Abgeordnete ... *(Abg. Dr. Gruber: Sie sagen: er mußte reden!)* Sicher hat er reden müssen.

Der Herr Abgeordnete Deutschmann hat nicht nur auf die Rede des Herrn Abgeordneten Müller geantwortet, sondern er hat unter anderem — ich habe hier nicht das stenographische Protokoll, sondern habe nur einige Notizen aus dieser Rede — gesagt:

„Ich muß es wirklich deshalb bedauern, weil man feststellen kann, daß gerade das Bautenministerium und der Wasserwirtschaftsfonds wirklich sehr großzügig am Burgenland gehandelt haben. Ich habe auch diese Auf-

stellung hier, und es tut mir eigentlich sehr leid, daß Sie von Ihren Kuratoriumsmitgliedern nicht aufgeklärt worden sind.“

Unter anderem hat er dann folgendes festgestellt:

„Ich möchte noch kurz darauf eingehen, denn bis zum Jahre 1966 sind sehr wesentliche Mittel, aber nicht als Kredite, sondern als echte Beihilfen, als nichtrückzahlbares Darlehen dem Lande Burgenland zur Verfügung gestellt worden. Im Jahre 1966 waren es noch 3.274.000 S, im Jahre 1967 waren es 784.000 S. Wenn man sich darüber aufregt, daß im Jahre 1968 dem Burgenland noch nichts zuerkannt worden ist, dann muß ich Sie um folgendes fragen: Warum haben Sie nicht vorher einen Antrag eingebracht? Wann, glauben Sie, daß die Annahmeerklärung des Wasserleitungsverbandes Nördliches Burgenland im Bundesministerium eingetroffen ist?“

Er sagte weiter: „Was glauben Sie? Am 11. Dezember dieses Jahres! Und am 13. Dezember dieses Jahres wurden dem Burgenland schon Mittel zuerkannt. Und nicht wenige: Es sind 9 Millionen Schilling!“

Der Herr Abgeordnete Deutschmann braucht nicht zu fragen, was ich glaube. Ich bin selbst Obmann dieses Verbandes und weiß sehr genau, was geschehen und was nicht geschehen ist.

Was die Beiträge betrifft, die dem Verband in den letzten Jahren zur Verfügung gestellt worden sind, so kann ich genaue Zahlen nennen. Das habe ich das letzte Mal nicht getan.

Im Jahre 1959 — damals hat der Verband bereits gebaut — wurden dem Verband 3.950.000 S überwiesen; im Jahre 1960 6.320.000 S; im Jahre 1961 5.912.000 S; im Jahre 1962 7.030.000 S; im Jahre 1963 4.190.000 S; im Jahre 1964 4.830.000 S; im Jahre 1965 4.667.000 S; im Jahre 1966 — hier muß ich betonen, das ist damals vor den Nationalratswahlen beschlossen worden — 3.274.000 S; und im Jahre 1967 784.000 S. Bei beiden Beträgen handelt es sich aber um Gelder aus der Koalitionszeit. Nach der Koalitionszeit ist es rapid anders geworden. *(Zwischenruf.)* Sehr viel schlechter ist es geworden.

Ich muß etwas über das Projekt sagen, denn es handelt sich hier um das größte Projekt, das — nicht nur im Burgenland, sondern in ganz Österreich — in den letzten Jahrzehnten in Angriff genommen worden ist. Es sind 47 Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von 90.000 Menschen; inbegriffen sind die drei

10786

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Robak

Bezirksvororte von Mattersburg und Neusiedl und die Eisenstadt angeschlossenen.

Wir haben in einer siebenjährigen Bauzeit über 250 Millionen Schilling verbaut. Als wir begonnen haben, hat uns die damalige Koalitionsregierung mündlich und schriftlich die Zusage gegeben, daß sie auf Grund der wirtschaftlichen Unterentwicklung, auf Grund der Finanzschwäche unseres Landes und unserer Gemeinden und auf Grund dessen, daß man dem Burgenland anders nicht helfen kann, dieses Projekt außer dem Wasserwirtschaftsfonds aus ordentlichen Budgetmitteln fördern wird. Man hat sich damals entschlossen, dieses Projekt mit 30 Prozent Bundesmitteln für Transportleitungen und mit 20 Prozent für Ortsnetze zu subventionieren.

Ich habe bereits erklärt, warum. Aber dazu kommt noch, daß es sich hier um ein Projekt handelt, das zwar alle anderen Projekte nicht in den Schatten stellt, aber anders gebaut werden mußte. Wir sind ein Landgebiet, und mit einem Kilometer Rohrstrang werden wesentlich weniger Menschen versorgt. Aber es hat sich keine andere Möglichkeit ergeben, weil es in diesem Gebiet überhaupt keine Wasservorkommen gegeben hat. Das war der Grund.

Ich möchte kurz dem Hohen Haus einiges bekanntgeben; nur Stichwörter. (*Abg. Deutschmann: Eine Frage: Wieviel haben Sie 1968 bekommen?*) Keinen Groschen, weder 1968 noch 1967, von der ÖVP-Alleinregierung, sondern die Gelder ... (*Abg. Deutschmann: Von wem denn? — Abg. Dipl.-Ing. Tschida: Kredite, Darlehen?*) Wir haben nichts bekommen! Ich möchte kurz bekanntgeben, wie es dazu gekommen ist.

Das Bundesministerium für Handel- und Wiederaufbau hat am 15. November 1958 im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen in einem Schreiben an den Herrn Landeshauptmann des Burgenlandes die Förderung der Errichtung einer Gruppenversorgungsanlage des Wasserleitungsverbandes Nördliches Burgenland in Form eines nicht-rückzahlbaren Beitrages oder eines mit 2 Prozent verzinslichen Darlehens im Höchstausmaß von 30 Prozent der Herstellungskosten aus normalen Budgetmitteln in Aussicht gestellt. Das ist auch geschehen, und ich habe hier bereits die Zahlen genannt, die uns zur Verfügung gestellt wurden.

Im Dezember 1966, also in der Zeit der Alleinregierung, wurde dem Verband vom Bundesministerium für Bauten und Technik ganz unerwartet, niemand hat vorher auch nur eine Ahnung gehabt, bekanntgegeben, daß eine Umstellung in der Förderung des Wasserleitungsverbandes Nördliches Burgen-

land in Aussicht genommen sei. Im Bundesbudget 1967 wurde dann auch kein Betrag für den Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland mehr aufgenommen, und der Verband sollte aus dem Wasserwirtschaftsfonds Subventionen beziehungsweise Darlehen für die Fertigstellung der Anlage erhalten, für Arbeiten, die bereits in Bau waren und zum Großteil fertiggestellt waren. Durch den Baufortschritt ist der Bund damals mit rund 14 Millionen Schilling bereits im Rückstand gestanden.

Bei der im Jänner 1967 stattgefundenen Sitzung der Fondskommission wurde das Projekt Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland behandelt, und weil es zu keiner einheitlichen Auffassung gekommen ist (*Abg. Deutschmann: Stimmt genau!*) — ja, jetzt kommt ja das andere —, weil die Sozialisten der Meinung waren, was während der Zeit der Koalition für das Burgenland gegolten hat, soll auch bei der Alleinregierung gelten, hat die beim Bundesministerium für Bauten und Technik bestehende Kommission zur Förderung der Errichtung und Erweiterung von Wasserversorgungs- und Kanalisationsanlagen einen Ausschuß eingesetzt, der sich mit der Finanzierung des Wasserleitungsverbandes Nördliches Burgenland befassen sollte. Inzwischen waren neun Monate vergangen, ohne daß diese Kommission zusammengetreten wäre. Auf der anderen Seite konnte in Erfahrung gebracht werden, daß formelle Schwierigkeiten bestehen, den Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland durch den Wasserwirtschaftsfonds zu fördern.

Ich will jetzt nicht darauf eingehen, warum. Die Beamten haben es sicher gut gemeint. Man ist auf etwas draufgekommen und war der Meinung, daß das, was vorher durch sieben Jahre geschehen ist, nicht mehr geht. Ich habe daher damals auch hier im Hohen Haus eine Anfrage an den Herrn Minister gerichtet, ob es nicht eine Möglichkeit gibt, das Wasserbautenförderungsgesetz zu ändern, daß auch Gruppenwasserversorgungsanlagen so wie Gemeinden aus diesem Fonds subventioniert werden können beziehungsweise daß sie auch Darlehen bekommen sollen.

Ich habe hier eine ganze Reihe von Schreiben. Ein Schreiben vom 23. September 1966 des Herrn Landeshauptmannes Kery an den zuständigen Referenten, Herrn Landeshauptmann-Stellvertreter Polster, ein zweites Schreiben, das uns der Herr Bautenminister hat zukommen lassen, und viele, viele andere Schreiben, die ich nur für den Fall mitgenommen habe, daß man versuchen sollte, uns den Schwarzen Peter zuzuschieben, weil der Wasserleitungsverband nicht nur noch rund 20 Mil-

Robak

tionen Schilling zu bekommen hätte, wenn dieses Projekt so finanziert worden wäre wie während der Koalitionszeit.

Aber nicht nur das. Wir sind in unserer Arbeit gehemmt worden, und das zweite Projekt, nämlich der Bezirk Neusiedl, konnte überhaupt nicht in dem Maße in Angriff genommen werden, wie es notwendig wäre. Dabei ist es so, daß fast ganz Burgenland bereits mit Wasser versorgt ist. Nur 20 Gemeinden des Bezirkes Neusiedl am See, und zwar sind es nach unseren Begriffen Großgemeinden mit 2000 bis 3000 Einwohnern, können wir nicht versorgen. Nicht, weil die Leute kein Wasser wollten — sie sind momentan nicht sehr an der Wasserleitung erfreut —, sondern aus dem Grunde, weil 35.000 Menschen heute bereits wissen, daß sie um rund 2000 S pro Familie mehr Beitrag zur Wasserleitung werden zahlen müssen als alle übrigen des Verbandes, und das nur aus dem Grund, weil die Koalitionsregierung das vorige Projekt besser ... (*Abg. Dipl.-Ing. Tschida: Wage dich nicht mehr in den Neusiedler Bezirk!*) Wieso? Im Gegenteil. Ich habe bis jetzt bei 40 Gemeindeversammlungen in ÖVP- und SPÖ-Gemeinden immer sehr loyal auseinandergesetzt, warum es notwendig ist, daß Wasser dorthin kommt, und warum jetzt auf einmal die Leute statt 7000 S 10.000 beziehungsweise 12.000 S bezahlen sollen. Ich habe niemals gesagt, auch dann nicht, wenn ich von der ÖVP angegriffen worden bin, daß wir schlechte Verwalter sind. Ich habe niemals das Ministerium angegriffen, sondern gesagt: Der Fehler liegt darin, daß die ÖVP-Alleinregierung nicht mehr bereit ist, dem Burgenland das zu geben, was uns früher die Koalitionsregierung gegeben hat.

Ich habe auch vier oder fünf Anfragen an den Herrn Minister gestellt. Er hat mir geantwortet. Ich komme jetzt schön langsam zu dem, was der Herr Abgeordnete hier so darstellen möchte, als ob es an uns läge, daß wir noch kein Geld haben.

Neun Monate ist nichts geschehen, das habe ich bereits erklärt. Wir haben dann, die Landesregierung und auch der Verband, wieder einen Vorstoß gemacht. Im Dezember 1966 ist es wieder einen Schritt vorwärts gegangen. Im Jänner und Februar 1967 hatten wir bereits die Hoffnung, daß wir im Jahre 1967 größere Beträge bekommen können, damit wir das Herzstück der neuen Leitung über den Neusiedlersee, das rund 35 Millionen Schilling verlangt hätte, in Angriff nehmen können.

Wir mußten während des ganzen Jahres 1967 warten und haben sehr viel unternommen, weil wir glaubten, daß doch der zuständige Ressortchef und die ÖVP-Bundesregierung

zur Einsicht kommen und uns die Mittel zur Verfügung stellen werden, die sie uns, als sie uns die Subventionen gestrichen haben, versprochen haben, und zwar im Beisein von Fondskommissionsmitgliedern, Mitgliedern des Ministeriums, Mitgliedern der Burgenländischen Landesregierung, Mitgliedern des Verbandes, Vorstandsmitgliedern und auch verschiedenen Beamten.

Es ist dort aber von ganz anderen Beträgen gesprochen worden, als wir jetzt vor einigen Wochen in Form eines Bescheides zugesprochen bekommen haben. Am 6. Februar 1968 haben wir nicht etwa ein Schreiben bekommen, sondern wir wurden telephonisch davon verständigt, was wir tun sollten. Wir haben sofort alles in die Wege geleitet. Das hat eine große Arbeit gemacht. Als ich heute die zuständigen Beamten im Verband befragt habe, wieviel Arbeit das gekostet hat und ob ich diese Unterlagen nicht mitnehmen könnte, sagte der technische Direktor zu mir: Da müßten wir ein eigenes Auto mitschicken, so viele Unterlagen mußten wir beibringen.

Und als wir sie beigebracht hatten, wurde uns wieder gesagt, daß noch immer kein Geld flüssiggemacht werden kann; jetzt wäre es notwendig, daß alle Gemeinden dem Wasserleitungsverband eine Vollmacht geben. „Erst wenn diese Gemeinden die Vollmacht gegeben haben, ist es möglich, weiterzureden, dann werden wir sehen, wann wir das Geld überweisen können.“

Ich möchte hier nicht die Beamten beschuldigen. Ich habe mit ihnen die besten Erfahrungen gemacht. Ich kann den Beamten nur danken, daß sie sich vom kleinsten bis zum größten in den letzten zehn Jahren wirklich bemüht haben, uns entgegenzukommen, und manchmal Dinge gemacht haben, von denen wir nicht gehofft hatten, daß es sich technisch so rasch erledigen lassen wird. Ich weiß, daß andere Kräfte dahinterstehen, die erreicht haben, daß diese Beamten in den letzten zwei Jahren etwas langsamer arbeiten mußten.

Am 2. oder 3. Mai haben wir dieses Schreiben bekommen, in dem steht, daß wir diese Vollmacht bringen müssen. Leider haben wir vom Mai bis fast Oktober gebraucht, um diese Vollmacht zu erbringen. 67 Gemeinden, darunter ein Großteil Bauerngemeinden, hatten während der Sommers- und Erntezeit nicht die Möglichkeit, Gemeinderatssitzungen einzuberufen. Sie haben uns warten lassen. Als wir nach vielem Drängen alle Unterschriften beisammen gehabt haben, mußten wir hören, daß auch das nicht genügt, sondern daß diese Vollmachten von der Bezirkshauptmannschaft und später von der Landesregierung wieder beglaubigt werden müssen. Das hätte man uns

10788

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Robak

schon im Mai sagen können, als man uns beauftragt hat, diese Vollmachten zu erbringen.

Als die Bezirkshauptmannschaften und auch die Landesregierung diese 67 Gemeinden überprüften, hat das auch wieder eine Menge Arbeit gekostet. Dabei bin ich der Meinung, daß die Novellierung dieses Gesetzes viel rascher geschehen hätte können. Die Beamten hätten sich viel, viel Arbeit ersparen können, wenn man dort einen Satz geändert hätte; man hat vorher auf meine Anfrage geantwortet, daß das in Vorbereitung ist und in nächster Zeit geschehen wird.

Wir haben dann diese Vollmachten abgegeben. Am 19. November haben wir dann für beide Projekte, das Altprojekt und das Neuprojekt, die Zusicherung bekommen. Leider war die Zusicherung nicht so, wie man es uns vorher versprochen hatte. Ich will jetzt die Zahlen nicht anführen, aber wenn es die Herren Abgeordneten wollen, bin ich auch dazu gern bereit.

Ich mußte wieder eine Sitzung des Vorstandes einberufen und fragen, ob der Vorstand damit einverstanden ist. Weil in diesem Vorstand sechs oder sieben sehr namhafte Politiker vertreten sind, die nicht immer alle auf einmal Zeit haben, sind wieder einige Wochen verstrichen. Wir mußten erst beschließen lassen, ob wir uns dazu überhaupt bereit erklären. Denn es wurde uns ein wesentlich kleinerer Beitrag zugestanden, als dieses große Gremium, von dem der Herr Abgeordnete gesprochen hat, zugesagt hat. Wir haben auch das getan.

Ich höre heute, daß wir bereits 9 Millionen Schilling bekommen haben. Als Obmann dieses Verbandes muß ich leider sagen, daß mir das schriftlich noch nicht bekanntgegeben worden ist. Ich habe das nur auf Umwegen von Beamten erfahren, aber ich bin trotzdem allen dankbar, die zur Einsicht gekommen sind, daß wir dieses Geld bekommen sollen, wenn in Zukunft das Geld rascher einfließt und wenn uns in Zukunft größere Beträge zur Verfügung gestellt werden. Für das Neuprojekt müssen 130 Millionen und rund 30 Millionen für das Altprojekt aufgebracht werden.

Das, meine Damen und Herren, wollte ich sagen, damit nicht der Eindruck entsteht, wir vom Verband sind schuld daran, daß es so lange gedauert hat, bis dieses Geld überwiesen wird. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet ist der Herr Bundesminister Dr. Kotzina. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Bauten und Technik **Dr. Kotzina:** Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Schon in der

Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses am 19. November wurden die Probleme meines Ressorts von den Mitgliedern dieses Ausschusses eingehend erörtert. Nach 25 Wortmeldungen habe ich im Verlaufe von zehn Sitzungsstunden Gelegenheit genommen, in mehr als drei Stunden auf die einzelnen Fragen und Probleme einzugehen, um weitgehend die geforderten Aufklärungen zu geben. Heute und gestern bei der Diskussion über mein Ressort im Hohen Hause waren es etwa gleich viele Wortmeldungen mit ungefähr 120 konkret an mich gerichteten Fragen. Ich nehme nicht an, meine sehr geehrten Damen und Herren — es haben sich nur Herren zum Wort gemeldet —, daß Sie im Zuge dieser Beantwortung jede einzelne Anfrage beantwortet wissen wollen. Ich bin aber bereit, so wie ich es schon seinerzeit im Ausschuß getan habe, über die jetzt zu gebenden Aufklärungen hinaus konkret Anfragen schriftlich oder mündlich im einzelnen zu beantworten.

Im wesentlichen wurden im Zuge dieser Diskussion zwei große Probleme herausgegriffen, nämlich Straßenbau und Wohnbau. Auch über den Schulbau und den Wasserwirtschaftsfonds wurde diskutiert, aber nicht über das technische Versuchs- und Forschungswesen und über das Eich- und Vermessungswesen.

Zum Schulbau wäre zu sagen, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß im Jahre 1968 an höheren Anstalten, also Mittelschulen, fünf solcher Anstalten fertiggestellt und ihrer Bestimmung übergeben wurden. Dafür wurden 262 Millionen Schilling aufgewendet. Derzeit sind 21 allgemeinbildende und berufsbildende höhere Schulen mit einer benötigten Bausumme von 1083 Millionen Schilling im Bau. Davon werden bereits 1969 sieben Anstalten fertiggestellt werden.

Das sogenannte Fertigteilprogramm läuft außerhalb der genannten Ziffern. Dieses Programm ist im heurigen Jahr angelaufen und wird im nächsten und übernächsten Jahr in besonderer Weise zum Tragen kommen. Es handelt sich um einen erstmaligen Versuch, mit Hilfe der Typisierung von Schulbauten einen rascheren, zügigeren und womöglich billigeren Bau von Schulen zu erzielen. Von den Ergebnissen dieser Versuchsbauten, die jetzt angelaufen sind und in nächster Zeit fertiggestellt werden, wird es abhängen, in welchem Ausmaß der künftige Schulbau mit Hilfe von Fertigteilbauten fortgesetzt werden wird.

Darüber hinaus möchte ich darauf hinweisen, daß außerhalb des Budgets die Wahrscheinlichkeit besteht, daß für den Bau von

Bundesminister Dr. Kotzina

Instituten für Hochschulen und Universitäten im nächsten Jahr 1 Milliarde Schilling zum Tragen kommen wird, und zwar so, daß mit Hilfe des sogenannten Leasing-Verfahrens weitere Möglichkeiten für den dringend notwendigen Ausbau unserer Hochschulen gefunden werden.

In diesem Zusammenhang möchte ich allgemein darauf hinweisen, daß eine Reihe von Maßnahmen in die Wege geleitet sind und zum Teil bereits in Angriff genommen wurden, die darauf abzielen, neben dem Budget im Interesse des Baugeschehens und im Interesse der Notwendigkeiten sowohl für den Bau von Bundesschulen als auch für den Bundesstraßenbau weitere Finanzierungsmöglichkeiten wirksam werden zu lassen.

Zur Wohnbauförderung 1968 wäre zu sagen, daß der Bund der Gesetzgeber ist und daß man sich dazu entschlossen hat, die Durchführung dieses Gesetzes den Bundesländern zu übertragen und den Bundesländern eine weitgehend große Eigenständigkeit einzuräumen.

Als besondere Vorteile der Wohnbauförderung 1968, die zum Teil bestritten werden, möchte ich aber doch hervorheben, daß mit Hilfe dieses Gesetzes alle jene Finanzierungsquellen der Vergangenheit, die den alten Fonds zugute gekommen sind, nunmehr zusammengefaßt und budgetunabhängig, mit einem Wort „gebunden“ für die Wohnbauförderung künftiger Jahre gesichert erscheinen. Damit ist auch die Möglichkeit gegeben, für die kommenden Jahre in der Richtung der Wohnbauförderung entsprechende Vorausschau zu geben. Es ist insbesondere an Hand des sogenannten Länderschlüssels die Möglichkeit gegeben, den einzelnen Bundesländern nicht nur die Wahrscheinlichkeit, sondern die Sicherheit zu geben, welche Mittel in den kommenden Jahren erwartet werden können. Die Bundesländer und ihre Bauwirtschaft werden damit in die Lage versetzt, sich nach diesen Vorausschau zu orientieren und damit auch entsprechende Vorbereitungen zu treffen.

Es ist in der heutigen Debatte und auch gestern zum Ausdruck gekommen, welche Schwierigkeiten bei der Durchführung der Wohnbauförderung die Bundesländer zu überwinden hatten oder noch zu überwinden haben werden. Es gab zweifelsohne gewisse Anlaufschwierigkeiten. Ich kann aber sagen, daß es im Zusammenwirken meines Ressorts mit den Bundesländern gelungen ist, die bestanden Schwierigkeiten weitgehend abzubauen, sowohl in der Richtung einer zu eigenwilligen Auslegung der Gesetzesbestimmungen als auch durch Initiativen, die in

die Wege geleitet wurden, um eine zu diskrepante Auswirkung der Durchführungsverordnungen auf eine möglichst vertretbare Mitte zu bringen. Es bedarf sicherlich vieler Geduld und vieler guter Nerven, um den angestrebten Weg zu finden und damit auch den Geist des Gesetzes in Zukunft voll zum Tragen zu bringen, wie es der Gesetzgeber wollte, einerseits den Bundesländern in der Anwendung dieses Gesetzes weitgehende Freiheiten zu lassen, dennoch aber eine Linie anzusteuern, die nicht zu diskrepante Auswirkungen zuläßt.

Alles in allem — ich habe das bereits beim Werden dieses Gesetzes gesagt — wird es sicherlich notwendig sein, nach einer gewissen Zeit des Überblicks über die Auswirkungen des Gesetzes es zu novellieren. Es war von vornherein klar, daß die gesamte Wohnbaureform im besonderen eine Maßnahme sein wird, die mehrere Schritte notwendig machen wird. Wir sind seinerzeit den ersten Schritt mit der Kleinen Wohnbaureform gegangen, haben dann im Jahre 1967, wirksam mit 1. Jänner 1968, einen größeren Schritt gesetzt, und es wird sich im Laufe der Zeit erweisen, inwieweit und wann der nächste Schritt gesetzt werden soll. Wir werden aus den Erkenntnissen der Anwendung dieses Gesetzes auch die notwendigen Voraussetzungen dafür schaffen, daß die hinsichtlich der Wohnbaureform in die Wege geleiteten Maßnahmen weiterhin verbessert werden. Es wird auch weitgehend von den Bundesländern abhängen, inwieweit sie in der Durchführung des Gesetzes den Willen des Gesetzgebers erfüllen, damit nicht bei der nächsten Novelle Maßnahmen notwendig werden, die unter Umständen die Bundesländer in dieser großzügigen Freiheit bei der Anwendung des Gesetzes beschneiden müßten.

Es ist auch darauf hingewiesen worden, daß die Wohnbaugenossenschaften durch das Gesetz diskriminiert würden. Ich glaube feststellen zu können, daß es keine wie immer geartete Diskriminierung der Wohnbaugenossenschaften gibt, sondern daß allgemein gleiche Startbedingungen für alle jene gelten, die bereit und legitimiert sind, an der Wohnbauförderung teilzuhaben, die Wohltaten dieses Gesetzes in Anspruch zu nehmen.

Auch den Hinweis, daß das Gesetz deswegen mangelhaft sei, weil es die chronologische Erledigung vorschreibt, darf ich dahin gehend aufklären, daß sich die chronologische Erledigung der Kreditansuchen lediglich auf jene Fälle bezieht, die bei den alten Fonds eingereicht wurden und auch noch nach den alten Bestimmungen abgewickelt werden sollen.

10790

Nationalrat XI. GP. — 126. Sitzung — 18. Dezember 1968

Bundesminister Dr. Kotzina

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte nicht unerwähnt lassen, daß neben den Mitteln, die das Budget den einzelnen Bundesländern für die Wohnbauförderung zuweist, im Jahre 1968 mit Hilfe der Anleihienermächtigung, die das Budget 1968 beinhaltet, weitere 400 Millionen Schilling über die alten Fonds der Wohnbauförderung zugute kommen und daß auch das kommende Budget, welches wir gegenwärtig beraten, vorsieht, daß für das Jahr 1969 außer den Mitteln, die für Wohnbauförderung im Budget enthalten sind, weitere 300 Millionen Schilling mit Hilfe der alten Fonds der Wohnbauförderung und damit dem Wohnungsbau zugeführt werden können.

Auch der Wasserbau muß im Zusammenhang mit den Problemen des Wohnbaues genannt werden. Weil aber die Erkenntnis immer stärker geworden ist, daß nicht nur für Siedlungsräume der Bau von Wasserleitungen, von Kläranlagen, Kanalisationsanlagen notwendig ist, sondern daß die Förderungsmaßnahmen des Bundes auch auf die Reinhaltung der Seen, auf die Reinhaltung unserer Flüsse übergreifen muß, hat sich die Regierung dazu entschlossen, einen Entwurf einer Novelle zum Wasserbautenförderungsgesetz vorzulegen. Dieser Entwurf soll die Voraussetzung dafür bieten, daß in absehbarer Zeit durch eine Novelle bewirkt werde, daß der Wasserwirtschaftsfonds einen erweiterten Aufgabenkreis erhalten soll.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, Hohes Haus, daß die Aufgaben des Wasserwirtschaftsfonds von Jahr zu Jahr gewachsen sind und daß sich der Gesetzgeber und die Regierung dieser Notwendigkeit nicht verschlossen haben. Ich darf darauf hinweisen — um nur auf die letzten Jahre zu sprechen zu kommen —, daß die Mittel aus dem Wasserwirtschaftsfonds von Jahr zu Jahr im Interesse der Gemeinden und Länder, deren besondere Aufgabe es ja ist, die notwendigen Maßnahmen für die Reinhaltung und Verbesserung der Wasserverhältnisse zu treffen, stärker geflossen sind.

Im Jahre 1965 wurden 491 Millionen Schilling gegeben, im Jahre 1966 594 Millionen Schilling, im Jahre 1967 705 Millionen Schilling, und im Jahr 1969 sind sogar 810 Millionen Schilling vorgesehen für weitere Kredite, die größere Bauvolumen im Zuge der Baumaßnahmen auf diesem Gebiete ermöglichen. Auf Grund der Förderungsmaßnahmen des Wasserwirtschaftsfonds wird beispielsweise im Jahre 1969 ein Baugeschehen im Werte von insgesamt 1293 Millionen Schilling ausgelöst werden. Auch hier wird der Gesetzgeber da-

für vorsorgen, daß ein Betrag von 300 Millionen Schilling auf dem Anleiheweg dem Wasserwirtschaftsfonds zugeführt wird. Ich darf darauf hinweisen, daß bis zum Jahre 1967 über den Anleiheweg dem Wasserwirtschaftsfonds keine Mittel zugeflossen sind, erstmals im heurigen Jahr 150 Millionen Schilling. Die 300 Millionen Schilling für das Jahr 1969 werden daher eine Verdoppelung des Betrages aus einer Anleihe für den Wasserwirtschaftsfonds bedeuten.

Wenn ich vom Wasserbau spreche, meine sehr geehrten Damen und Herren, dann sei auch an die Ausbaunotwendigkeiten an der Donau erinnert. Man darf sich auch in Hinblick nicht der Notwendigkeit des Ausbaues der Kraftwerkskette an der Donau verschließen, damit in diesem Zusammenhang die notwendigen Voraussetzungen, so wie sie Ing. Helbich in seinen Ausführungen schon geschildert hat, für den Ausbau der Donau als Schifffahrtsstraße geschaffen werden, damit dann, wenn der Rhein-Main-Donau-Kanal auf deutscher Seite fertiggestellt sein wird, auch Österreich in der Lage ist, das damit verbundene zusätzliche Verkehrsaufkommen auch zu verkraften.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Nun zum Straßenbau. Es wurde von Planlosigkeit, von Konzeptlosigkeit, von politischen Gefälligkeiten gesprochen. Dazu möchte ich folgendes sagen, meine sehr geehrten Damen und Herren: Seitdem ich das Ressort führe, wurde an keinem Abschnitt des Autobahnkonzeptes Österreichs ein neuer Bauabschnitt in Angriff genommen. Hätte ich es unterlassen sollen, die Westautobahn fertigzustellen? Hätte ich die Rheintalautobahn nicht ins Baugeschehen führen sollen? Hätte man an der Südautobahn Gleisdorf—Graz nicht zu bauen beginnen sollen? Oder hätte man den Bauabschnitt Klagenfurt—Villach vernachlässigen sollen? Hätte man an der Innentalautobahn den Ausbau von Innsbruck bis Jenbach — bis in diesen Raum sind die Baulose vergeben — unterlassen sollen?

Es sei gleichzeitig, meine sehr verehrten Damen und Herren, auch die Frage gestellt, wenn behauptet wird, daß nur stückweise gebaut wird, welches dieser Stücke zu bauen man hätte unterlassen sollen. Es wäre eine interessante Antwort darauf zu erwarten.

Ich möchte feststellen, daß ohne zusätzliche Mittel — und es sind in den vergangenen Jahren keine zusätzlichen Mittel für den Autobahnbau in Frage gekommen und bereitgestellt worden — auch kein neuer Bauabschnitt begonnen wurde. Ich habe mich ganz entschieden auf den Standpunkt gestellt, daß, solange keine zusätzlichen oder besseren

Bundesminister Dr. Kotzina

Finanzierungen möglich sind, auch keine weiteren Autobahnabschnitte in Bau genommen werden dürfen. Zuerst sollen die begonnenen Abschnitte fertiggestellt werden.

Wenn unter Bezug auf die Neubewertung des Bundesstraßennetzes vielfach Hinweise gemacht wurden und der Wunsch vieler Bundesländer zum Ausdruck gekommen ist, daß Landesstraßen in das Bundesstraßennetz übernommen werden, muß auch hier folgendes gelten: Solange für den Bundesstraßenbau keine weiteren Finanzierungsmöglichkeiten möglich sind, erscheint es sehr unreal, weitere Straßen in das Bundesstraßennetz aufzunehmen. Die Frage einer verbesserten Straßenbaufinanzierung und die Frage weiterer Bundesstraßen sind eng miteinander verquickt.

Aber es wird gegenwärtig alles getan, um etwa innerhalb eines Jahres das gegenwärtige Bundesstraßennetz auch unter Berücksichtigung der wichtigsten Landesstraßen einer entsprechenden Beurteilung zuzuführen. Diese Neubewertung soll die Grundlage für eine Novelle des Bundesstraßengesetzes sein. Mit dieser Neubewertung sollen auch die Termine, die Gewichtigkeiten und damit auch die Finanzierungen des Ausbaues des Bundesstraßennetzes einschließlich des Autobahnnetzes aufeinander abgestimmt werden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Trotz der Tatsache, daß das vorliegende Budget für den Bundesstraßenbau, für den Autobahnbau keine zusätzlichen Mittel bringt, möchte ich nicht resignieren. Ich verweise vielmehr darauf, daß mit Hilfe der Regierung Mittel und Wege gesucht und auch gefunden wurden, um in nächster Zeit auf der Grundlage dieses Budgets und mit Hilfe weiterer Finanzierungsmaßnahmen einen verstärkten Bundesstraßenbau in die Wege zu leiten. *(Beifall bei der ÖVP.)* Voraussetzung dafür ist, daß man über die bisherigen Mittel, die aus der Bundesmineralölsteuer kommen, weitere Finanzierungsmöglichkeiten sucht und auch findet.

Ich darf darauf hinweisen, daß die Tatsache einen erfreulichen Fortschritt für den Bau der Tauernschnellstraße beziehungsweise der sogenannten Scheitelstrecke bedeutet, daß der Herr Finanzminister den Entwurf eines Finanzierungsgesetzes zur Begutachtung ausgesendet hat. Es soll damit ein ähnlicher Weg, wie er seinerzeit bei der Finanzierung des Weiterbaues der Brennerautobahn beschritten wurde, begangen werden, freilich unter Berücksichtigung gewisser Notwendigkeiten.

Der Herr Abgeordnete Dr. Scrinzi hat darauf hingewiesen, daß der vorliegende Gesetzentwurf gewisse Abänderungen gegenüber dem Brenner-

autobahn-Finanzierungsgesetz aufweist. Das ist deshalb der Fall, weil man die Erkenntnisse, die man beim Bau der Brennerautobahn machen konnte und machen mußte, eben beim neuen Finanzierungsgesetz anwenden soll und, wie ich glaube, auch anwenden muß.

Ich hoffe, daß sich das Hohe Haus sehr bald mit dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz befassen kann und daß damit auch die wesentlichen Voraussetzungen für das Baugeschehen in diesem sehr wichtigen Abschnitt unseres Bundesstraßensystems beziehungsweise Autobahnsystems gegeben sind.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf weiters darauf hinweisen, daß auch für den forcierten Bau der Inntalautobahn ein gangbarer Weg gefunden wurde. Anstelle der Zeit, die an und für sich durch die gegenwärtigen Budgetmittel notwendig gewesen wäre, nämlich bis zum Jahre 1976, konnte eine Möglichkeit der Verkürzung dieser Bauzeit bis zum Jahr 1972 gefunden werden. Das bedeutet die Halbierung der vorgesehenen Bauzeit. Durch das Zusammenwirken — ich darf bezüglich der Tauernautobahn gleiches sagen — mit den jeweils unmittelbar berührten Bundesländern, einerseits Salzburg und Kärnten und andererseits mit dem Lande Tirol bezüglich der Inntalautobahn, werden Wege begangen, die den Bau und die Fertigstellung der jeweiligen Autobahn in einer relativ kurzen Zeit bewältigen lassen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Alles in allem, meine sehr geehrten Damen und Herren, sind auch bei diesem Straßenbaubudget, das wir beschließen werden und das sich nicht wesentlich vom vorjährigen Budget unterscheidet, weitere und sehr entscheidende Aktivitäten im Interesse der Beschleunigung unseres Autobahnbaues, im Interesse von neuen Möglichkeiten für die Inangriffnahme neuer Autobahnen gesetzt.

Zu der Behauptung, daß es einen Kompetenzwirrwarr zwischen Ländern und Bund gebe, darf ich in aller Form festhalten, daß die Kompetenzen zwischen dem Bund und den Ländern glasklar aufliegen und daß es bei der richtigen und ordnungsgemäßen Respektierung der Kompetenzgrenzen auch zu keinen Differenzen und damit auch zu keinen Komplikationen kommen kann und, seit ich dieses Ressort führe, auch nicht gekommen ist.

Hohes Haus! Eine wichtige Aufgabe, die aber nicht meine kompetenzmäßige Ressortaufgabe ist, ist die sogenannte Koordinierung der Bauwirtschaft. Ausgehend von einer Empfehlung des Beirates für Wirtschafts- und Sozialfragen habe ich es im Schoße der Regierung übernommen, mich dieser Aufgabe zu unterziehen, weil ich mir auch darüber im klaren bin, daß es in dem Aufgabenrahmen, den mir mein

Bundesminister Dr. Kotzina

Ressort stellt, von Bedeutung ist, daß diese Frage der Koordinierung der Bauwirtschaft nicht nur beraten wird, sondern Schritt für Schritt auch einer Verwirklichung zugeführt wird.

Ich darf darauf hinweisen, daß zunächst im Sommer dieses Jahres der Terminplan erstellt wurde, in dem der Rhythmus des ganzen Baugeschehens vorgezeichnet ist, daß dieser Terminplan von der Bundesregierung für alle jene Ressorts, die am Baugeschehen des Bundes teilhaben, für verbindlich erklärt wurde und daß über eine Empfehlung meinerseits mehrere Landesregierungen diesen Terminplan auch für ihren Wirkungsbereich bereits für verbindlich erklärt haben. Es ist anzunehmen, daß die restlichen Landesregierungen ähnliche Beschlüsse fassen werden.

Ich darf darauf hinweisen, daß gegenwärtig an der Statistik der Kapazität der Bauwirtschaft gearbeitet wird, und zwar von Seite des Amtes für Statistik im Zusammenwirken mit der Bauwirtschaft, und daß dieses Ergebnis ein weiterer Beitrag dazu sein wird, daß im Baugeschehen, einerseits festgehalten durch die erfaßte Kapazität der Bauwirtschaft und andererseits durch die Kenntnis des vorhandenen Bauvolumens, eine möglichst weitgehende Koordinierung erzielt wird.

Schließlich darf ich auf die Vorschau für 1969 hinweisen. Ich hatte Gelegenheit, sie gestern der Bundesregierung vorzulegen. Ich darf jene Herren aus dem uns zur Seite stehenden Beirat für die Bauwirtschaft, die bereits seinerzeit den Entwurf dieser Vorschau 1969 erhalten haben, darauf hinweisen, daß in dieser gestern dem Ministerrat vorgelegten Endfassung einige Änderungen enthalten sind. Ich würde bitten, daß man den Erstentwurf nunmehr gegen die vorliegende Endfassung austausche. Mit dieser Vorschau ist der Bauwirtschaft, aber auch der öffentlichen Hand wieder ein Mittel an die Hand gegeben, sich für das Jahr 1969 nach dem gesamten Baugeschehen zu orientieren, das im Jahre 1969 nicht nur vom Bund, sondern auch von den Ländern und Gemeinden und weitgehend auch von der privaten Hand zu erwarten ist.

Alles in allem, meine sehr geehrten Damen und Herren: Koordinieren ist recht und notwendig. Wichtig und entscheidend ist aber, daß die Bauwirtschaft mit den notwendigen Aufträgen ausgestattet wird. Wenn die notwendigen Aufträge vorhanden sind, dann ist es relativ leicht, auch zu koordinieren.

Hohes Haus! Mit diesem Budget und den mit Hilfe des Budgets eingeschlagenen Wegen bezüglich zusätzlicher Finanzierungsmöglichkeiten — ich habe sie angedeutet: einerseits durch die Aufnahme von Anleihen, andererseits

durch das Zusammenwirken mit den Bundesländern — wird von Seiten des Bundes Entscheidendes getan, sodaß das Baugeschehen in Österreich im nächsten Jahr belebt wird. Ich glaube, daß wir, insgesamt gesehen, ein Budget beschließen werden, das das Rückgrat dafür schafft, daß von Seite des Bundes für das Baugeschehen im Jahre 1969 entsprechende Voraussetzungen geschaffen werden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich werde mit meinen Mitarbeitern sowohl in meinem Ressort als auch bei den Landesbaudirektionen, mit den Technikern in der Verwaltung und in der Bauwirtschaft den bisher begangenen Weg fortsetzen. Ich werde mich nicht von Verdächtigungen und Unterstellungen beeindrucken lassen. Ich werde meinen Weg trotz aller Widrigkeiten gehen.

Hohes Haus! Abschließend noch eines: Bei allen Notwendigkeiten, zu konzipieren und zu koordinieren, zu kontrollieren und zu kollaudieren, zu finanzieren und zu realisieren — es kommt im wesentlichen doch darauf an, wie der Mensch in seinem Charakter beschaffen ist, sowohl in der Politik als auch in der Verwaltung wie auch in der Wirtschaft. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Wallner: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort? — Er verzichtet.

Damit ist die Aussprache über die Beratungsgruppe XIII beendet.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über die Beratungsgruppe XIII. Diese umfaßt Kapitel 64: Bauten und Technik.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Kapitel in der Fassung der Regierungsvorlage ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Über die zu dieser Beratungsgruppe eingebrachten Entschließungsanträge wird nach der dritten Lesung abzustimmen sein.

Die Tagesordnung ist erschöpft. Ich breche die Verhandlungen ab.

Die nächste Sitzung berufe ich für heute, Mittwoch, den 18. Dezember, um 14 Uhr 5 Minuten mit folgender Tagesordnung ein: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (990 und Zu 990 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1969 (1040 der Beilagen), Spezialdebatte über die Beratungsgruppe X. Diese umfaßt Kapitel 65: Verkehr, Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen, und Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 13 Uhr 55 Minuten